OPÉRATION THALATHINE
4-11 AVRIL 2008

À L'ASSAUT DES PIRATES DU PONANT

AMIRAL LAURENT MÉRER

éditions du ROCHER
DOCUMENT

À L’ASSAUT DES PIRATES DU PONANT

Du même auteur

Aux éditions du Rocher :
Le Roman des marins, 2010, Prix Triskell « Ar Mor », 2011. À paraître :
Moi, Osmane pirate somalien (édition nouvelle augmentée), avril 2012

Chez d'autres éditeurs :
Alindien, éditions Le Télégramme, 2006, Prix de l'Académie française 2006, Prix Éric Tabarly 2006 du meilleur livre de mer, Prix Encre de Marine 2006.
Préfet de la mer, éditions des Équateurs, 2007, Prix Place de Fontenoy 2008.
Moi, Osmane pirate somalien, éditions Koutoubia, 2009, Grand prix « Océan » de l'Association des Écrivains de langue française 2010.

AMIRAL LAURENT MÉRER

À l'assaut des pirates du Ponant

Opération « Thalathine »
(4-11 avril 2008)

éditions du ROCHER

Tous droits de traduction, d’adaptation et de reproduction réservés pour tous pays.
© Éditions du Rocher, 2012.
ISBN : 978-2-268-07271-5
ISBN epub : 978-2-268-00064-0

Un prince de caractère doit choisir l'homme qui convient,
le revêtir de responsabilités, et attendre le résultat.
Sun Tse, *Les Treize Articles sur l'art militaire.*

Au lecteur

Le 4 avril 2008, le voilier de croisière Le Ponant *est pris d'assaut par des pirates le long des côtes de Somalie. Les trente membres de l'équipage sont retenus en otages. Les forces navales françaises de l'océan Indien, aussitôt informées, montent dans l'heure une vaste opération aéromaritime. Moins de huit jours après, les otages sont libérés, une partie de la rançon récupérée et les pirates arrêtés. L'opération « Thalathine » – « trente » en langue arabe – est un formidable succès.*

Ce livre est le récit heure par heure de l'opération : dans les lieux de pouvoir parisiens, à l'Élysée, à Matignon, à l'état-major des armées, au ministère des Affaires étrangères, dans les salles de presse, dans nos ambassades en Afrique, mais surtout à bord des bâtiments de la marine en océan Indien, à bord des avions, des hélicoptères, avec les commandos, c'est le récit d'un succès, une belle aventure humaine d'hommes et de femmes – l'assaut en hélicoptères a été mené par de toutes jeunes femmes – qui font honneur à notre pays. Un véritable « thriller » maritime.

Les épisodes les plus marquants de l'opération « Thalathine » ont été rapportés par la presse. L'originalité de cet ouvrage réside dans la mise en situation réelle des acteurs, du sommet de l'État jusqu'aux plus modestes de ses serviteurs, pour résoudre une crise internationale de grande ampleur alors que la vie de plusieurs dizaines de ressortissants est en jeu, à des milliers de kilomètres du territoire national.

Je n'ai pas participé moi-même à l'opération « Thalathine ». J'ai cependant vécu d'autres événements ou d'autres crises de la même intensité dramatique dans l'environnement des hommes politiques, dans celui du chef d'état-major des armées, comme commandant de forces navales ou simple commandant d'unité.

Ce récit a été écrit sur la foi de multiples témoignages des principaux acteurs, mais aussi en s'inspirant de ces expériences. En complément, j'ai utilisé les informations fournies par la presse écrite, singulièrement les reportages ou récits essentiellement du Figaro *et de* Libération, *la télévision et la radio qui ont abondamment couvert l'événement, les sites Internet, notamment « mer et marine » et le blog « secret défense », ainsi que les*

émissions spéciales consacrées à l'affaire. En parallèle, le livre du commandant Marchesseau ainsi que son témoignage personnel m'ont permis d'avoir une vision précise des faits qui se sont déroulés à bord du Ponant *pendant les différentes phases de l'opération.*

Je n'ai mentionné à dessein aucune technique ni aucun épisode – s'il y en a eu – dont la révélation serait susceptible de mettre en danger nos forces si elles devaient mener dans l'avenir des interventions de nature comparable, même si la presse ou certaines déclarations vite démenties y ont fait écho.

L'élaboration des décisions politiques ou politico-militaires prises autour du président de la République ou du Premier ministre relève, comme il convient, du secret. Les détails en seront connus lorsque les archives seront ouvertes. Elles appartiennent à l'histoire. Je n'ai utilisé pour traiter de ces séquences que des informations rendues publiques par ailleurs. Je n'ai conservé que celles qui m'ont paru vraisemblables et conformes à la pratique habituelle. Je ne peux en garantir la stricte exactitude. Au demeurant, ce sont les processus et les méthodes qui sont intéressants, plus que les détails d'élaboration eux-mêmes.

J'ai été parfois amené, pour la fluidité et la bonne compréhension du récit, à regrouper certains épisodes, à introduire des liaisons ou des dialogues, à imaginer des sentiments ou des impressions. Ils sont vraisemblables même si je ne peux en affirmer la réalité.

J'ai constaté que les souvenirs des acteurs étaient parfois imprécis, parfois contradictoires. Quand je ne pouvais recouper, j'ai retenu ce qui me paraissait le plus cohérent.

Ainsi va la vérité, elle a diverses facettes.

Plusieurs acteurs de cette opération apparaissent sous leur propre nom chaque fois que j'ai pu les connaître ou que leur identité m'a été indiquée. Beaucoup sont anonymes. Je n'ai nommé à dessein aucun des commandos, par mesure de sécurité, comme c'est la règle.

Que tous trouvent dans ce livre un hommage à leur action remarquable au service de notre pays.

Avertissement

Les militaires et les marins, comme beaucoup de professionnels, utilisent couramment dans leur vocabulaire écrit ou parlé quantité de sigles, acronymes et abréviations qui peuvent rendre un texte ou récit rapidement incompréhensible pour un lecteur ou auditeur étranger au milieu.

Ainsi parle-t-on couramment du CEMA pour désigner le chef d'état-major des armées, du CPCO pour le centre de planification et de conduite des opérations, de FFDj pour les forces françaises de Djibouti, etc.

De même, les grands commandements de la marine et leurs titulaires sont désignés par des acronymes. *Alindien*, par exemple, largement cité dans ce récit, représente à la fois l'amir*al* commandant la zone maritime de l'océan *Indien* (al-indien), mais aussi son état-major. On le note en italique.

S'agissant du récit d'une opération militaire, j'ai utilisé ce langage pour en garder la tonalité. J'en ai rappelé la signification chaque fois que nécessaire au fil du texte pour la bonne compréhension du lecteur, mais pas systématiquement, afin d'éviter des lourdeurs.

J'ai employé peu de vocabulaire maritime ou aéronautique sauf lorsqu'il était assurément connu du public, ou qu'il n'avait pas de synonyme courant (épissoir, estrope…) ; j'ai alors précisé le terme dans une note. C'est en particulier le cas des unités de mesure de distance, de vitesse et d'altitude : le « nautique » (ou « mille nautique », ou « mille marin », ou « mille », qui mesure 1 852 mètres), le nœud (vitesse d'un mobile parcourant un nautique par heure), et le pied (altitude de 0,3048 mètre).

L'appellation des navires suscite toujours l'interrogation. Dans la marine nationale, les noms de navire ne comprennent jamais d'article. Ainsi on dira : la frégate *Courbet* ou le *Courbet,* tandis que le nom d'un bâtiment de la marine marchande comporte généralement un article : le voilier *Le Ponant*, ou *Le Ponant.* L'emploi de l'italique permet de marquer la nuance.

Selon l'usage, les indicatifs opérationnels des bâtiments, hélicoptères ou avions sont notés en majuscule et en italique pour éviter les confusions (*VEGA UNIFORM, GRIFFON 2*), tandis que les types d'appareils sont en minuscules, mais toujours en italique (une *Gazelle*, une *Alouette*…).

Les heures indiquées dans le récit sont les « heures en service » à bord des unités, bâtiments ou aéronefs, ainsi que les heures des lieux géographiques où se situent les événements. Pour plus de clarté, le fuseau horaire est chaque fois mentionné dans le texte : B pour Paris et la métropole, C à Djibouti et pour la plupart des navires en océan Indien, D à bord du *Ponant*, E du *Commandant Bouan* en début d'opérations. Rappelons que le fuseau de Greenwich est le fuseau « Z » (0), les fuseaux étant nommés « Alfa » (+1 heure), « Bravo » (+2 heures), « Charlie » (+3 heures), « Delta » (+4 heures)…

Ainsi lorsqu'il est 13 h 15 D à bord du *Ponant* – heure de l'assaut des pirates –, il est 11 h 15 B à Paris et 12 h 15 C à Djibouti.

Le commandement des opérations militaires

En France, le commandement des opérations militaires est assuré à l'échelon central par le chef d'état-major des armées (CEMA), qui est un officier général (général ou amiral à cinq étoiles) nommé pour une période de trois ou quatre ans par le président de la République.

Pour préparer les ordres et les diffuser, le CEMA s'appuie sur le « centre de planification et de conduite des opérations » (CPCO) situé dans les sous-sols de l'état-major des armées, boulevard Saint-Germain à Paris.

Sur le théâtre, l'opération est dirigée par un commandant d'opération désigné par le CEMA. C'est un officier supérieur ou général de l'armée de terre, de la marine ou de l'armée de l'air, selon la nature de l'opération et les caractéristiques du théâtre. Le CEMA peut aussi, si la situation le nécessite, désigner un commandant en soutien qui déchargera le commandant de l'opération de toutes les actions non immédiatement liées à l'opération en cours.

Le CEMA reçoit ses directives directement du président de la République, chef des armées. Celui-ci dispose pour le conseiller dans les affaires militaires d'un « état-major particulier », une petite équipe interarmées dirigée par un officier général à quatre ou cinq étoiles. L'état-major particulier assure la liaison permanente avec l'état-major des armées et le CEMA. Dans la pratique, les décisions importantes concernant la conduite des opérations sont prises par le président de la République à l'occasion de conseils de défense ou de conseils restreints pour lesquels il est entouré du Premier ministre, des ministres concernés (Défense et Affaires étrangères notamment), du CEMA et de son chef d'état-major particulier. Ces conseils peuvent être réunis tous les jours dans les phases aiguës des opérations.

Les actions de l'État en mer de nature non militaire – opérations de police, lutte contre les trafiquants de drogue, d'armes ou les pirates – sont dirigées par les préfets maritimes (et outre-mer, par les préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer) sous l'autorité directe du Premier ministre qui autorise l'ouverture du feu. Le secrétariat général de la

mer (SG/Mer) assiste le Premier ministre dans cette responsabilité. Lorsque ces opérations prennent une certaine importance et sont accomplies avec des moyens essentiellement militaires, le président de la République peut décider de les considérer comme des opérations militaires. Elles sont alors dirigées comme telles.

Pour le conseiller dans les affaires militaires, le Premier ministre dispose d'un « cabinet militaire », constitué sensiblement de la même manière que l'« état-major particulier » du président de la République.

Les principaux personnages

Nicolas Sarkozy, président de la République.
François Fillon, Premier ministre.
Commandant Patrick Marchesseau, commandant *Le Ponant.*
Commandant Daumesnil, commandant (bis) du *Ponant.*
Général Jean-Louis Georgelin, chef d'état-major des armées.
Vice-amiral Gérard Valin, commandant la zone maritime de l'océan Indien, *Alindien.*
Contre-amiral Marin Gillier, commandant les fusiliers marins et les commandos.
Colonel Denis Favier, commandant le GIGN.
Capitaine de vaisseau Jean-Louis Lozier, chef d'état-major d'*Alindien.*
Capitaine de vaisseau Hervé Bléjean, commandant le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc.*
Capitaine de vaisseau Frédéric Damlaimcourt, commandant la frégate *Jean Bart.*
Capitaine de vaisseau Laurent Isnard, état-major des armées.
Capitaine de corvette Hervé Couble, commandant l'aviso *Commandant Bouan.*
Lieutenant de vaisseau Claude Bédarride, pilote d'hélicoptère.
Le chef du groupe d'assaut des commandos.
Lieutenant de vaisseau Marine Bayer, pilote d'hélicoptère.
Capitaine Guillaume Humbert, pilote d'hélicoptère (ALAT).
Enseigne de vaisseau Jean-Marc Molina, pilote d'avion de patrouille maritime *Atlantique 2.*
Aspirant Sylvie Poulain, pilote d'hélicoptère.

Et une centaine d'autres…

Prologue

Vendredi 4 avril, golfe d'Aden, à bord du *Ponant*, 12 h 00 D.

Depuis plusieurs jours, Patrick Marchesseau est sur ses gardes. Il sait qu'il traverse une zone dangereuse et il a hâte d'arriver à Hodeïda, sur les rives de la mer Rouge, au Yémen, sa prochaine escale. Il reste un peu moins de 600 nautiques[1], deux jours de mer à la vitesse actuelle, sous voile et moteur. La mer est belle, le vent souffle du sud-est pour une douzaine de nœuds, il fait beau sur le golfe d'Aden. Mais Patrick Marchesseau sait que ce calme est trompeur.

Le bateau remonte des Seychelles après une période de croisière qui a été éprouvante. Les passagers américains ont été comme à l'habitude exigeants, l'équipage est fatigué et *Le Ponant* a besoin d'une bonne remise en état. Le transit tombe à pic pour reprendre des forces et tout remettre en ordre avant d'embarquer un nouveau contingent, toujours des Américains, vers Djedda, puis Aquaba en Jordanie, et Charm el-Cheikh en Égypte. Une croisière culturelle cette fois.

À bord du voilier, l'ambiance est au travail, mais elle est plus détendue sans les passagers. D'ailleurs, ce midi, les vingt-neuf membres de l'équipage – vingt et un Français, six Philippins, un Camerounais et une Ukrainienne (il y a six femmes parmi eux) – doivent se retrouver sur le pont Diamant, à l'arrière du bateau, pour un barbecue. Un moment important pour la cohésion. Patrick y est attaché.

Lui-même n'a embarqué que quelques jours auparavant, le 30 mars, à Port-Victoria, dans l'île de Mahé. Son alter ego au commandement du *Ponant*, Régis Daumesnil, lui a passé le bateau pour les deux mois à venir : tel est leur rythme. À bord d'un voilier de croisière, le rôle du commandant est éprouvant. Ce dernier est chargé de mener le bâtiment dans des zones de navigation le plus souvent délicates et des endroits resserrés car les passagers veulent être à proximité de la côte pour profiter du paysage ; il est aussi le garant du confort, de la qualité du service, des distractions, de la sécurité. Même s'il a autour de lui une équipe pour la conduite et la

maintenance du navire, une autre pour l'hôtellerie et les distractions, son action personnelle est permanente.

Pour l'heure, Patrick Marchesseau a deux préoccupations : être prêt dans deux jours pour accueillir de nouveaux passagers, et traverser cette zone dangereuse du golfe d'Aden sans faire de mauvaises rencontres.

Depuis plusieurs mois, en effet, la piraterie a redoublé le long des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. Patrick Marchesseau a fait le compte, en reportant sur une carte les dernières attaques : trois en une semaine. L'endroit est dangereux, mais il n'a pas le choix. Pour passer de l'océan Indien à la mer Rouge et rejoindre la Méditerranée via le canal de Suez, le golfe d'Aden est un passage obligé, sauf à faire le tour de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Un détour de plusieurs milliers de milles. Impensable pour un voilier de croisière !

Marchesseau suit avec précision les recommandations de la marine française, avec qui il est en relation quasi permanente. Il est lui-même officier de réserve. Plutôt que de couper entre l'île de Socotra et le cap Gardafui – route normale pour doubler la corne de l'Afrique –, il est passé dans la nuit à 100 milles au nord-est de Socotra avant de prendre une route à l'ouest vers 3 heures du matin, en se tenant sensiblement à égale distance de la côte somalienne et de celle du Yémen, afin de limiter les risques.

Chaque jour, selon la procédure du « contrôle naval volontaire »[2], il signale sa position au commandant de la zone maritime de l'océan Indien – « *Alindien* », selon l'acronyme en usage dans la marine[3]. En retour, il reçoit des informations sur la situation, et il sait qu'en cas de difficultés, il pourra espérer rapidement de l'aide si un bâtiment de la marine se trouve à proximité.

Dans le même esprit, il a institué à bord du *Ponant* un quart supplémentaire pour assurer une surveillance sur l'arrière, car c'est de là que viennent généralement les attaques des pirates, et il a réuni la veille son équipage pour le mettre en garde: en cas de danger il appellera tous les hommes sur le pont pour affronter les pirates – il a fait disposer à cet effet des lances à incendie pour repousser les éventuels assaillants –, et il demandera aux six filles de se précipiter dans la soute avant, sous les cabines, pour se cacher.

Il est près de midi. *Le Ponant* fait route à environ 90 nautiques des côtes, au nord comme au sud. Selon l'habitude, Marchesseau a assuré le quart du matin, depuis 8 heures, et Killian, le lieutenant, s'apprête

maintenant à prendre sa suite. Sur *Le Ponant*, comme à bord de beaucoup de petits bâtiments qui comptent peu d'officiers, le commandant participe au quart.

Toute la nuit, le bateau a navigué feux éteints, pour rester discret, et, par prudence, Marchesseau a stoppé le système d'identification AIS[4] afin de compliquer la tâche à d'éventuels pirates. Mais ce faisant, il s'est privé de la possibilité d'être repéré par d'autres navires s'il était lui-même attaqué. Il serait cependant toujours temps, pense-t-il, de le rallumer si nécessaire. Un simple interrupteur.

Dans quelques heures, le bateau doit passer au large de Bossaso, un port du Puntland[5] connu pour ses trafics et notamment son immigration clandestine. Il y a lieu d'être vigilant. Des embarcations de fortune surchargées de malheureux tentent fréquemment de traverser le golfe d'Aden et de gagner les côtes du Yémen. En cas de danger, les passeurs sans scrupule n'hésitent pas à alléger leurs bateaux en jetant par-dessus bord femmes et enfants terrorisés, Marchesseau le sait et il est attentif. Mais que ferait-il si une telle situation se présentait ? Cette pensée le hante, autant que le danger des pirates.

Quelques minutes avant de passer la suite à son lieutenant, le commandant jette un dernier coup d'œil au radar et il remarque un écho, à environ 8 nautiques sur l'avant. Il l'identifie rapidement dans ses jumelles, c'est un palangrier de type asiatique – japonais, coréen ou thaïlandais –, comme on en rencontre beaucoup dans ces eaux qu'ils écument pour pêcher le thon. Le bâtiment semble stoppé, ce qui n'est pas anormal s'il remonte des lignes, et il n'y a pas de danger apparent. Par précaution, Marchesseau demande au lieutenant de le surveiller attentivement et de passer à environ 4 nautiques à son vent s'il n'évolue pas ; puis il part rejoindre le pont Diamant pour déjeuner avec le reste de l'équipage. Un bon moment de détente, l'ambiance des repas est toujours chaleureuse.

Le lieutenant a désormais les choses en main. Tout en gardant son attention sur le palangrier, il procède aux vérifications de début de quart. Avec le vent à trois quarts sur l'arrière, *Le Ponant* file maintenant 13 nœuds ; à cette vitesse, il sera bien le surlendemain à Hodeïda. À 12 h 30, le pêcheur n'ayant toujours pas bougé, le lieutenant Killian oblique au sud et le palangrier défile sur tribord.

De son siège sur le pont Diamant, Marchesseau continue de le suivre du coin de l'œil. À 13 heures, il est passé largement sur l'arrière. Le déjeuner

tire à sa fin, le café est sur la table, et le commandant pense aux travaux de l'après-midi. Il ne faudra pas mollir car il ne reste que trois demi-journées pour peaufiner le bateau.

Brusquement, Émilie, l'une des jeunes femmes de l'équipage le tire par la manche :

« Commandant, des bateaux ! »

Marchesseau se lève comme un diable et aperçoit effectivement deux points blancs sur l'eau dans une gerbe d'écume. Deux embarcations rapides sont lancées à la poursuite du *Ponant*. Il bondit à la passerelle rejoindre le lieutenant, empoigne le micro de la diffusion générale, ordonne le rassemblement de tous les hommes sur le pont et l'évacuation des filles dans la soute avant, selon le plan qu'il a défini la veille.

Il ne peut pas augmenter l'allure pour tenter de distancer les skiffs, car il n'a pas de réserve de puissance. En revanche, il ordonne au lieutenant de manœuvrer vigoureusement en mettant la barre d'un côté puis de l'autre pour gêner les assaillants. Il demande rapidement aux hommes qui ont rejoint le pont de braquer les lances à incendie dès que les embarcations approcheront, et de filer les aussières d'amarrage dans le sillage pour casser leurs hélices. Marchesseau n'a plus aucun doute, ce sont bien des pirates qui tentent l'assaut.

Il est maintenant temps de donner l'alerte pour prévenir l'extérieur de l'attaque. Depuis les attentats du 11 septembre et l'augmentation du risque terroriste à terre comme à la mer, la plupart des bâtiments sont équipés du système d'alerte SSAS[6], disposé en plusieurs endroits discrets du navire, qui permet de prévenir, par l'intermédiaire d'un message diffusé automatiquement, la compagnie d'armement et un centre de secours qui, lui, relaiera l'information vers les autorités concernées. Patrick Marchesseau active l'alarme qui se trouve à proximité de la passerelle et presse soigneusement le bouton « on » pendant trente longues secondes, selon la procédure prévue.

Par précaution, il compte largement au-delà de trente en vérifiant sur la trotteuse de sa montre, tandis qu'il voit les embarcations se précipiter, non pas sur l'arrière comme il l'imaginait, mais du côté tribord. Les pirates ont déjoué les leurres et les manœuvres évasives de l'équipage. Ils ont probablement l'habitude ; ils savent que les mouvements seront moindres dans la partie médiane et qu'ils seront protégés des représailles par les francs-bords du navire. Ils auront à franchir les quelques mètres de hauteur,

mais ils disposent de grappins et d'échelles pour se lancer à l'assaut du pont. Le commandant fait braquer les manches à incendie disposées depuis la veille, et l'un des hommes de l'équipage se précipite pour décrocher les échelles et couper les cordages. Soudain, des coups de feu claquent, et Marchesseau ordonne le repli. Pas question de jouer à la guerre.

Il se rue dans le local radio et saisit le téléphone qui le relie directement au commandement des forces navales de l'océan Indien, qu'il espère pouvoir atteindre directement. Il perçoit très proche le hurlement des pirates qui sont parvenus sur le pont, juste en dessous. À la troisième sonnerie, un correspondant décroche. Sans le laisser parler, Marchesseau l'informe de l'attaque, lui transmet la position du *Ponant* et relâche le combiné au moment où une nouvelle détonation claque et que des individus surexcités brandissant leurs armes envahissent la passerelle. Patrick Marchesseau et les hommes d'équipage qui l'ont rejoint lèvent les mains en signe de reddition. L'attaque n'a duré que quelques minutes. Il est 13 h 15 D dans le golfe d'Aden – 11 h 15 B à Paris –, *Le Ponant* est passé aux mains des pirates.

---

1. Mille, ou mille marin, ou mille nautique, ou nautique : 1 852 mètres. On emploie couramment l'appellation de « nautique ». Un nœud = un nautique/heure.

2. Contrôle naval volontaire : procédure mise en place dans la zone nord de l'océan Indien par les autorités maritimes françaises après les attentats du 11 septembre 2001, dans le cadre les opérations de lutte contre le terrorisme maritime.

3. *Alindien :* acronyme de Amir*al* commandant l'océan *Indien.*

4. AIS (*Automatic identification system*) : système automatisé d'échanges de messages entre navires permettant une identification réciproque.

5. Puntland : région nord-est de la Somalie, dont les chefs se sont déclarés autonomes en 1998.

6. SSAS : *ship security alert system,* en français « système d'alerte de sécurité du navire ». Le système activé signale aux autorités compétentes à terre que la sûreté du navire est menacée ou a été compromise.

Chapitre I
Vendredi 4 avril

1. CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) Gris-Nez, 11 h 30 B.

Sur les hautes falaises crayeuses qui surplombent l'entrée du détroit du Pas de Calais, on est loin de l'océan Indien. Comme souvent en cette saison, le temps est bouché, alors que des dizaines de navires sont engagés dans le chenal. Dans la salle de veille, l'ambiance est à la concentration, car le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage du cap Gris-Nez, plus connu des navigateurs sous le nom de CROSS Gris-Nez, est chargé de les surveiller, de les informer des risques de collision et d'organiser les opérations de secours et de sauvetage en cas d'accident ou de naufrage. Loin des pirates.

Pourtant, le chef de quart vient tout juste de recevoir un appel téléphonique de l'officier de sécurité de la compagnie maritime CMA/CGM, à Marseille. L'un de ses navires, *Le Ponant*, aurait été victime d'une attaque de pirates dans le golfe d'Aden. La compagnie a reçu le message automatique d'alerte quelques minutes auparavant, via le système de communication satellitaire[1]. L'officier n'a pas davantage d'éléments et il tente de recouper l'information avant de la transmettre à sa direction, car les fausses alertes ne sont pas rares. C'est pourquoi il a contacté Gris-Nez, qui assure aussi pour la France la centralisation des alertes émises par les navires de commerce.

À peine quelques secondes plus tard, le même message tombe sur les écrans de veille du CROSS. Marseille a été servie avant Gris-Nez ; curiosité des transmissions ou de la propagation. C'est donc étonnamment aux deux extrémités de la France que l'information arrive ce vendredi 4 avril.

Avant de la diffuser aux autorités gouvernementales, comme il en a la responsabilité, le directeur du CROSS, l'administrateur en chef des affaires maritimes Pascal Savouret, immédiatement informé par le chef de quart, procède à un nouveau recoupement. Il faut aller vite, mais il ne faut donner

que des informations solides. Savouret connaît bien les opérations maritimes pour avoir lui-même servi pendant plusieurs années sur divers bâtiments de la flotte.

Il appelle *Alindien*, qui a reçu quelques secondes auparavant la communication téléphonique directe de Marchesseau. Il n'a plus aucun doute. Il confirme l'information à la compagnie CMA/CGM et initie à son tour la procédure gouvernementale en prévenant le secrétaire général de la mer. Il est environ 12 h 00 B ; par divers circuits, l'information va se répandre à Paris dans les sphères militaires et gouvernementales comme une traînée de poudre, de même qu'à Marseille au siège de la compagnie.

2. Océan Indien, à bord du *Var,* 13 h 20 D.

Le *Var* fait route vers Bombay, en provenance de Diego-Suarez, au nord de Madagascar, où il était en escale à l'occasion des fêtes de Pâques. Il cingle à environ 600 nautiques des côtes africaines, entre la Somalie et les îles Maldives, il est 13 h 20 et la mer est belle. L'heure en service à bord est l'heure « D ». Le maître principal Dréo assure la permanence au PC de l'amiral. Cette période de la journée est plutôt calme. Dréo en profite pour préparer le briefing de l'après-midi lorsque la sonnerie du téléphone satellite retentit. Il n'a pas le temps de parler. « Ici le commandant du *Ponant*, annonce son correspondant, nous sommes attaqués par des pirates dans le golfe d'Aden, voilà notre position… » Dréo note avec soin. À peine a-t-il relevé les derniers chiffres de la longitude qu'il perçoit des hurlements dans le récepteur. Marchesseau a raccroché.

Le *Var* parcourt l'océan Indien à longueur d'année. C'est un pétrolier-ravitailleur qui fournit aux autres bâtiments de la flotte le carburant, les vivres et le soutien dont ils ont besoin. Au-dessus de ses soutes et de ses magasins, le *Var* dispose de vastes espaces aménagés en postes de commandement, de transmission et en logements pour accueillir l'état-major d'*Alindien*, Gérard Valin, qui commande la zone maritime de l'océan Indien et dirige à partir de là l'ensemble des unités navales et aéronavales déployées des côtes de l'Afrique orientale jusqu'à la mer de Chine. En même temps qu'il est pétrolier-ravitailleur, le *Var* est « navire amiral ».

Le vice-amiral Gérard Valin, *Alindien* comme on l'appelle communément selon l'acronyme en usage dans la marine, n'est pas à bord. Il est à Paris depuis quelques jours pour des réunions et des conversations,

que ce soit à l'état-major de la marine, rue Royale, au ministère de la Défense, rue Saint-Dominique, ou au Quai d'Orsay. Valin a quitté le *Var* lors de son passage à Diego et rejoindra le navire à Bombay. Cette absence n'est pas inhabituelle : l'amiral embarque fréquemment sur tel ou tel bâtiment de sa flotte, va rencontrer ses homologues ou les responsables militaires des pays riverains – il est souvent à Bahreïn avec le vice-amiral Kevin Cosgriff, commandant de la cinquième flotte et des forces navales américaines au Moyen-Orient – ; il rend visite à un ambassadeur à Pretoria ou à Bangkok ; il intervient dans une réunion internationale à Singapour. *Alindien*, à la fois chef d'escadre et diplomate de la défense française autour de l'océan Indien, est un grand voyageur.

Pendant ses absences, il reste étroitement en contact avec son équipe – une trentaine d'officiers, d'officiers mariniers ou de sous-officiers des trois armées, *Alindien* étant un commandement interarmées[2] – pour continuer de diriger les affaires navales. À bord du *Var*, c'est le capitaine de vaisseau Jean-Louis Lozier, son chef d'état-major, qui fait tourner la maison et assure le quotidien. Pour les questions plus pointues, il s'entretient deux fois par jour avec Valin sur des réseaux protégés.

Lozier a tout juste terminé de déjeuner au carré amiral en compagnie du commandant du *Var,* le capitaine de frégate Axel Moracchini. Il est monté sur l'aileron de passerelle bâbord pour réfléchir, après avoir reçu un appel téléphonique par satellite du capitaine de frégate Vandier, commandant le *Surcouf*, qui franchit le détroit de Bab-el-Mandeb au sud de la mer Rouge, annonçant qu'il navigue sur une seule ligne d'arbres, avec de graves problèmes techniques sur l'autre. Lozier pèse les conséquences potentielles de cette avarie et les options possibles pour réaménager le programme des unités sous son contrôle lorsque Dréo le prévient du message du *Ponant*.

Sur-le-champ, Lozier traverse la passerelle, demande à l'officier de quart d'alerter les officiers de l'état-major et s'engouffre dans le sas pour rejoindre directement le PC opérations. C'est l'affaire de quelques secondes, car toutes les installations de commandement sont regroupées dans la même partie du navire. Lorsqu'il arrive, Dréo a déjà reporté la position du *Ponant* sur l'écran de situation, où apparaissent en permanence les navires militaires français et alliés. Le plus proche est la frégate canadienne *Charlottetown*, plus loin l'aviso français *Commandant Bouan,* à 75 nautiques. Tous deux travaillent pour la *Task Force 150* (*TF 150*)[3] qui mène dans le golfe d'Aden et le long des côtes somaliennes des missions de

lutte contre le terrorisme et les trafics illicites dans le cadre de l'opération « Enduring Freedom » lancée après les attentats du 11 septembre 2001. La *TF 150* est en ce moment sous commandement français, exercé par le contre-amiral Jean-Louis Kérignard, à bord de la *Marne,* en escale à Abou Dabi depuis la veille. D'autres bâtiments appartenant à la *TF 150* croisent ce jour dans le golfe d'Aden, en mer d'Arabie, ou à la périphérie, notamment huit bâtiments américains, tandis que la frégate *Surcouf*, qui a pris la relève du *Guépratte* en franchissant Suez, est normalement attendue à Djibouti le 5 avril.

Le 3 avril, la frégate antiaérienne *Jean Bart* a de son côté quitté Mascate, dans l'émirat d'Oman, afin de rejoindre le groupe britannique *Illustrious* pour un exercice en coopération avec les forces omanaises. Plus au sud, la *Jeanne d'Arc* termine une escale à Diego-Suarez, dans le cadre de la campagne de formation des officiers-élèves, tandis qu'au même moment son compagnon le *Georges Leygues* quitte Dar es Salam, en Tanzanie. Un groupe américain, autour du bâtiment d'assaut *Tarawa*, est également présent dans les parages. Depuis plusieurs années, Français et Américains, parfois rejoints par les Britanniques, sont très présents dans cette zone sensible.

Dréo poursuit en confirmant la présence d'un avion de patrouille maritime français, *Atlantique 2,* à Djibouti, à 500 nautiques du lieu de l'attaque, et de celle de commandos marine dans leur base du village d'Arta situé sur les hauteurs, à une quarantaine de kilomètres de la ville.

Toutes les unités sont sensibilisées et attentives aux attaques qui se sont beaucoup multipliées ces derniers mois. La veille, le *Commandant Bouan* a accompagné un bâtiment de commerce, le *M/V*[4] *Queen Victoria*, car deux jours plus tôt dans les mêmes eaux, le *M/V Sunshine Sky* a subi l'attaque de pirates. On soupçonne le *F/V*[5] *Burum Ocean*, un navire de pêche de nationalité yéménite, lui-même prétendue victime d'un assaut les jours précédents, d'avoir servi de bateau mère[6]. En rappelant ces événements, Dréo pointe les différents bâtiments susceptibles d'intervenir rapidement. Il ne faudrait que quelques heures au *Bouan* et au *Charlottetown* pour rejoindre *Le Ponant.*

Dans le PC, les choses s'organisent promptement. Lozier contacte directement ses collègues de la *TF 150* ; le *Bouan* et le *Charlottetown* reçoivent l'ordre de faire route sans délai, tandis que l'hélicoptère du *Charlottetown* se prépare à décoller. Le lieutenant de vaisseau Molitor, qui

fait fonction de sous-chef d'état-major opérations – le titulaire du poste est à Paris avec l'amiral Valin –, rédige des messages de mise en alerte pour l'*Atlantique 2* et les commandos. Lozier contacte l'officier de permanence du centre de planification et de conduite des opérations de l'état-major des armées – le CPCO[7] selon l'appellation en usage –, qui sera à Paris le premier prévenu, puis il appelle l'amiral Valin.

Il est 13 h 25 D, l'attaque n'a eu lieu que quelques minutes auparavant. L'appel direct de Marchesseau à *Alindien* a permis de gagner du temps.

3. Paris, secrétariat général de la mer, 11 h 45 B.

C'est dans un discret appartement du boulevard Raspail, dans le VII[e] arrondissement, que le commissaire en chef de la marine Hervé Parlange reçoit l'appel du CROSS Gris-Nez. Malgré l'ambiance feutrée – boiserie cossue et moquette épaisse –, on a l'habitude ici des graves événements de mer, des crises qui enflamment la presse et demandent une réaction rapide des autorités politiques : pollutions, collisions, naufrages, trafics de drogue.

Parlange ne dispose que de quelques minutes pour étayer les éléments techniques reçus afin de proposer une première appréciation plus politique aux services du Premier ministre dont il dépend directement. Il réussit à joindre la compagnie CMA/CGM et obtient quelques détails sur l'équipage et les familles, puis il contacte l'état-major des armées pour les premières dispositions militaires. Ce dernier précise qu'il a été averti directement par *Alindien* et que deux bâtiments militaires présents dans le nord de l'océan Indien font déjà route vers *Le Ponant*.

Le contre-amiral Labonne, secrétaire général adjoint, qui occupe la pièce voisine, s'est glissé dans le bureau de Parlange. On a gardé ici la vieille habitude des bateaux et on travaille porte ouverte, si bien qu'il a bondi aux premiers échanges. Tandis que Parlange poursuit ses investigations, Labonne appelle lui-même le cabinet militaire du Premier ministre pour ne pas perdre de temps et décide de s'y rendre sur-le-champ. Il suffit de quelques minutes à pied pour gagner la rue de Varenne. Labonne sait qu'il faut agir et réagir vite car la nouvelle va rapidement se répandre dans le public. Pour le moment, elle continue de cheminer dans les ministères par toutes les voies et tous les circuits.

4. Paris, état-major des armées, fin de matinée.

Lumière artificielle tamisée, ventilation forcée, à plusieurs mètres sous terre, le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) est le cœur et le cerveau de la défense française. Enfilades de couloirs, de bureaux, salles de crise, écrans muraux, et la fameuse « cuve » où sont centralisées les informations et assurées les différentes permanences : cette cellule est l'endroit privilégié du chef d'état-major des armées, le général Jean-Louis Georgelin, pour commander les opérations militaires menées par la France sur tous les théâtres terrestres et maritimes, Afghanistan, Afrique, océan Indien, Liban… C'est là qu'on reçoit les alertes, qu'on planifie les opérations, qu'on prend les décisions militaires et qu'on diffuse les ordres.

Il y a quinze minutes maintenant, l'officier de quart, un commandant de l'armée de l'air, a reçu l'appel de Lozier. Il a immédiatement transmis l'information au capitaine de vaisseau Laurent Isnard, le « J3 mer »[8] dans le langage maison. Pour toutes les questions et les opérations maritimes, Isnard est le bras droit du vice-amiral Jean-Pierre Teule, le chef du CPCO. Avec Lozier, qu'il joint immédiatement par téléphone satellite chiffré, Isnard examine les dispositions déjà prises par *Alindien*. Les deux officiers sont fréquemment en relation pour différentes affaires et ils se connaissent bien. Il n'y a pas de risque de malentendu. Le plus urgent, conviennent-ils, est d'élaborer des directives pour le *Bouan*. Ils disposent de peu de marge car l'aviso est à trois heures de route du *Ponant* et il faut laisser le temps au commandant de se préparer. Lozier ajoute que les pirates et leur proie peuvent gagner les eaux territoriales somaliennes en six heures et s'y réfugier, car en l'absence d'accord avec ce pays, une action de rétorsion ne peut être menée qu'en haute mer. Le temps presse.

Laurent Isnard est nageur de combat. Il a passé une bonne partie de sa carrière au commando *Hubert*, qu'il a ensuite dirigé. Il a aussi commandé plusieurs bâtiments de surface. Sa biographie mentionne simplement qu'il a participé à un certain nombre d'« opérations spéciales ». Rien de plus, mais dans le métier, on n'est pas très disert. Il est également titulaire de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieurs et déjà officier de la Légion d'honneur. Rares distinctions. Assurément, il a l'expérience des affaires complexes.

Dès qu'il a fini avec Lozier, Isnard informe le vice-amiral Teule, mais aussi le contre-amiral Pierre Martinez, actuel patron des fameuses « opérations spéciales », le COS. Il se doute en effet que l'affaire va se jouer dans ce registre. 32

5. Golfe d'Aden, à bord de la frégate *HMCS*[9] *Charlottetown,* 12 h 30 C.

Le lieutenant de quart au central opérations vient de reporter la position du *Ponant* sur son scope. Il a tout juste reçu le message d'alerte diffusé par le *CTF 150*. Il constate que la frégate n'est qu'à une centaine de nautiques et que son hélicoptère *Sea King* peut rallier le voilier en une heure environ. L'hélicoptère (indicatif *OSPREY*) est sur le point de décoller pour surveiller discrètement le *F/V Borum Ocean*, navire suspect signalé la veille dans les parages. Pour le moment, pense le lieutenant, il est plus urgent de retrouver *Le Ponant*.

Il informe donc le contrôleur d'aéronef de la nouvelle orientation, donne l'ordre de décollage, et demande à la passerelle de faire route à vive allure vers la position du voilier. De son fauteuil au milieu du central opérations, le commandant de la frégate a suivi toute l'action sans intervenir. Le lieutenant connaît son métier. Le *Charlottetown* est depuis maintenant cinq mois engagé dans les opérations de lutte contre le terrorisme dans le nord de l'océan Indien, et les équipes réagissent au quart de tour.

6. Paris, hôtel de Matignon, 13 h 00 B.

Au 57, rue de Varenne, dernier étage, en face de l'hôtel Matignon, le capitaine de vaisseau de Lastic s'est plongé dans le plan « Pirate-mer ». Ce guide gouvernemental précise l'attitude à adopter immédiatement en cas d'attaque d'un bâtiment de commerce. Depuis l'affaire du paquebot *Achile Lauro*, en Méditerranée en 1985, cette menace est prise au sérieux par les nations maritimes et les événements du 11 septembre 2001 ont renforcé cette appréhension. Le plan est régulièrement testé à l'occasion d'exercices « grandeur nature » et remis à jour par le secrétariat général à la défense, le SGDN[10], chargé de coordonner l'ensemble des directives gouvernementales de défense civile. La dernière version est toute récente puisqu'elle date de 2007. Malgré son appellation, ce plan a été conçu pour lutter contre des affaires de terrorisme maritime plutôt que des actes de piraterie, mais de Lastic estime que la plupart des dispositions sont adaptables et qu'elles fournissent une base solide pour traiter le cas du *Ponant*. Sa relecture le lui confirme. Il veut s'en imprégner dans les moindres détails. Il informe alors le général Denuel, chef du cabinet militaire du Premier ministre, de la

situation avec les précisions que lui a communiquées Labonne ; il attend ce dernier d'une minute à l'autre pour approfondir la réflexion.

Denuel est un aviateur, mais il a été plus d'une fois impliqué dans les affaires de la mer, car elles concernent directement le Premier ministre, seul habilité à décider de l'ouverture du feu dans les opérations de police en mer. C'est fréquemment le cas pour la lutte antidrogue menée par la marine en mer des Caraïbes. François Fillon, qui a la fibre militaire – on lui a souvent prêté dans le passé le souhait d'être nommé à la Défense – est particulièrement sensible à ces questions, Denuel le sait.

Denuel, Labonne et de Lastic examinent tous les éléments dont ils disposent, en regard du plan, et concluent que son déclenchement rapide serait le meilleur moyen de lancer la machine gouvernementale. Sur le plan politique, ils jugent que le gouvernement aurait intérêt à en faire l'annonce dès que l'affaire sera connue des médias et diffusée dans le public, pour montrer qu'il tient les choses bien en main. Le Premier ministre pourrait d'ailleurs communiquer lui-même.

Ce vendredi, François Fillon est en réunion à Bruxelles, et Denuel ne peut le joindre. Il laisse un message à son chef de cabinet qui l'accompagne, puis traverse la rue de Varenne pour informer le directeur de cabinet de la situation et lui soumettre sa proposition.

À 13 h 30, l'ordre de déclenchement du plan est adressé à toutes les administrations concernées. Pour le moment, la nouvelle reste confinée au sein des services de l'État. Une réunion interministérielle est prévue pour 18 heures à Matignon, mais dès maintenant les responsabilités sont fixées afin que chacun prenne ses dispositions : Matignon conserve la conduite stratégique, tandis que la conduite opérationnelle est confiée au ministère de la Défense où sera installée la cellule de crise interministérielle, et la communication est laissée aux Affaires étrangères. On est dans un schéma classique de l'action de l'État en mer, lorsque les plus gros moyens sont engagés par la Défense et que l'affaire a un retentissement international. À ce stade, l'Élysée n'intervient pas, mais l'état-major particulier et la cellule diplomatique restent en alerte pour informer le secrétaire général et le président de tout élément nouveau.

7. Paris, Maison de la radio, début d'après-midi.

France-Inter ne cultive pas la politique du scoop, mais cette fois, Stéphane Fort, grand reporter, détient une information précieuse. D'un de ses contacts dans le midi, il vient d'apprendre l'attaque du *Ponant* par les pirates. L'informateur est un journaliste local en qui Stéphane Fort a confiance, mais il n'a pas l'intention de lancer la nouvelle dans la nature sans précaution. Il veut d'abord la recouper et s'assurer que les familles des marins de l'équipage ont été contactées par la compagnie.

Fort connaît bien le milieu de la Défense, c'est pour cela, penset-il, que l'homme du midi, moins habitué aux arcanes parisiens, s'est livré à lui. À l'Institut des hautes études de la défense nationale, deux années auparavant, il a fréquenté plusieurs officiers supérieurs ou généraux ; il a établi avec eux des liens solides, il a appris les circuits et les codes, il sait ce qu'il peut demander, il mesure les limites. De leur côté, le capitaine de vaisseau Erulin, chef du service d'information et de relations publiques de la marine, le SIRPA/Marine, et le capitaine de vaisseau Prazuck, porte-parole du chef d'état-major des armées, pratiquent depuis longtemps les journalistes.

Lorsque Stéphane Fort les contacte, ils sont en plein travail avec les opérationnels pour élaborer les éléments de communication à diffuser lorsque la nouvelle de l'attaque sera rendue publique. La demande de Stéphane Fort les prend de court, car ils espéraient disposer de plus de temps. Erulin connaît bien Fort et joue cartes sur table : oui, son information est bonne, et il est le premier à venir aux nouvelles, mais il serait préférable d'attendre avant de la diffuser. Erulin s'explique.

La partie est subtile, car chacun défend ses intérêts. Entre hommes de confiance. Stéphane Fort raccroche avec la confirmation qu'il attendait, mais il cerne les enjeux. Erulin, de son côté, est perplexe : qui a intérêt à troubler le jeu ou à le précipiter en diffusant prématurément la nouvelle ?

8. Lorient, base des fusiliers marins commandos, début d'après-midi.

Le coup de fil qu'il reçoit à 12 h 15 au cercle naval de Lorient, alors qu'il termine une discussion serrée avec un délégué syndical CGT, ne perturbe pas outre mesure le contre-amiral Marin Gillier. La conversation ne dure qu'une minute. Son chef d'état-major lui fait part très rapidement de la prise d'otages à bord du *Ponant* et lui communique les premiers éléments en sa connaissance. Gillier a l'habitude de réagir et de décider vite. Il ordonne de préparer un noyau d'état-major tactique projetable et de

rechercher un avion pour le déposer à Paris, décollage dans deux heures. Il retourne aux discussions.

Le comité social de Lorient n'est pas une partie de plaisir. Ici, la tradition de revendication, venue des grands jours de l'arsenal, est solidement ancrée dans les têtes. Pour le contre-amiral Marin Gillier, c'est un exercice nouveau, mais il a en face de lui des hommes et des femmes, des impératifs de tactique et de stratégie, des modes d'action. Il suffit de connaître les règles du jeu. Il n'a pas choisi le terrain, mais il s'en accommode.

Car Marin Gillier est un soldat. C'est aussi un grand patron, et le changement de registre ne lui déplaît pas. À Lorient, il est *Alfusco*, amiral commandant les fusiliers marins et les commandos, mais il est en même temps le responsable territorial de toutes les unités de la marine ; en soldat, il connaît l'importance de « l'arrière ». Il s'y donne comme sur le terrain, avec tout son être. Un calme apparent et une très grande maîtrise en surface, mais en dessous son esprit bouillonne. Il ne faut qu'un moment, qu'une infime crispation du visage pour que le regard chaleureux lance un éclat bleu froid, que la parole enjouée claque comme un ordre.

Dans le monde des forces spéciales, le contre-amiral Marin Gillier est un chef hors du commun, de la trempe de ceux qui ont laissé leur nom aux commandos qu'il a sous ses ordres : *Trépel, Hubert, Jaubert* et les autres.

Pour autant, il n'aime pas les compliments, car c'est un modeste. Un vrai. Il ne parle jamais des opérations qu'il a menées, mélange de secret lié à la nature des combats – peut-être aux souvenirs – mais aussi de pudeur. Sa biographie officielle ne mentionne que les théâtres : Liban, Rwanda, Bosnie, Macédoine, Kosovo, Afghanistan. Tout juste indique-t-elle qu'il détient la médaille Saint-Maurice de l'infanterie américaine. Une référence rare pour le cercle des connaisseurs.

Gillier prend le temps de terminer de déjeuner avec les protagonistes du matin, et ne regagne la base que vers 14 heures, sans trop d'éléments sur l'histoire qui couve. En chemin, son chef d'état-major l'informe du déclenchement du plan Pirate-mer et des derniers développements, car depuis trente minutes, les téléphones crépitent. Il réalise que l'affaire va prendre de l'ampleur, qu'elle sera délicate et qu'il y aura de l'ouvrage pour les commandos marine.

L'urgence, pense Gillier, en avalant l'escalier qui mène à son bureau, est de réunir son équipe pour faire le point des dispositions d'alerte, de prendre

l'avion pour Paris dès que possible et de réserver trois places dans le vol de nuit sur Djibouti. Car, à l'évidence, c'est là-bas qu'il faut partir.

Aussitôt assis, il demande qu'on lui passe le colonel Denis Favier ; les otages, c'est aussi une spécialité des gendarmes du GIGN. Favier, prévenu plus tôt à son PC du plateau de Satory, est déjà en route vers Paris.

9. Paris, état-major de la marine, 14 h 00 B.

Les ors de la République…

On sert le café dans le prestigieux « salon des amiraux » sous les portraits tout juste réhabilités des grands anciens qui ont fait la France. La terrasse, entre les colonnes majestueuses, ouvre sur la plus belle place de Paris. En ce début d'après-midi, elle n'est pas encore envahie par la circulation. Vers le sud, derrière l'Assemblée nationale, le dôme des Invalides resplendit dans la lumière du printemps.

L'hôtel de la Marine, place de la Concorde, à l'angle de la rue Royale, occupe une situation exceptionnelle, à faire saliver plus d'un ministre. Les bureaux des officiers de l'état-major sont étriqués et malcommodes, mais la majesté des lieux éclaire les esprits, et les marins, habitués à un quotidien plus austère, sont attachés à cet antique vaisseau de pierre. On prévoit cependant de le céder pour regrouper en un même lieu l'ensemble des états-majors d'armée en une sorte de « pentagone » à la française.

Ce jour, le chef d'état-major de la marine, l'amiral Pierre-François Forissier, reçoit à déjeuner son homologue singapourien. La France entretient traditionnellement avec ce petit pays une coopération navale active. Singapour vient de mettre en service trois nouvelles frégates du programme Delta, construites en partenariat avec des entreprises françaises. Singapour étant dans la zone de responsabilité d'*Alindien*, l'amiral Forissier a convié le vice-amiral Gérard Valin pour le déjeuner. Les premiers mois de son commandement ont retenu Valin au Moyen-Orient et il n'a pas encore pu se déplacer dans l'est de sa zone pour rencontrer tous ses partenaires. Excellente occasion de faire aujourd'hui connaissance.

Pendant le repas – nappe blanche immaculée, porcelaine à fin liseré et argenterie frappée de l'ancre de marine –, le téléphone de Gérard Valin a vibré plusieurs fois. Nouvel appel. L'actualité rencontre l'histoire sous l'œil curieux de Surcouf, roi des corsaires, et du bailli de Suffren, l'ancêtre d'*Alindien* !

C’est de nouveau Lozier, son chef d’état-major, qui lui apporte les derniers éléments : l’hélicoptère *OSPREY* a retrouvé *Le Ponant* il y a maintenant plus d’une heure. Le bâtiment suit des routes erratiques, deux skiffs amarrés sur l’arrière. L’hélico a distingué plusieurs membres de l’équipage assis sur le pont et gardés par les assaillants. Au retour de l’appareil sur la frégate, l’exploitation des photos a permis de dénombrer dix pirates en possession d’au moins un RPG et six AK 47. Du lourd ! Le *Charlottetown* sera au contact d’ici une heure et le *Bouan* une heure après. En attendant, l’hélicoptère a redécollé vers *Le Ponant* et ne le lâche pas. Pour le moment, aucune liaison radio n’a pu être établie localement avec le voilier, demeurant sourd aux appels.

L’espace d’une minute, Valin enrage de ne pas être au milieu de son état-major pour diriger la manœuvre. Mais il n’est pas du genre à avoir des états d’âme. C’est d’abord un pragmatique, et il est foncièrement optimiste. Dès que l’amiral Forissier a raccompagné son hôte, Valin l’informe de la situation. Dans une affaire de cette nature, le chef d’état-major de la marine n’est pas luimême sur le devant de la scène, mais il a besoin d’être régulièrement renseigné afin de pouvoir se préparer à apporter les soutiens qui s’avéreraient nécessaires si l’affaire prenait de l’ampleur.

Le vice-amiral Gérard Valin n’a pris son commandement que deux mois auparavant, et il mesure sa chance, car le poste est à la fois prestigieux et passionnant. La plupart des chefs d’état-major des armées, de la marine, des inspecteurs généraux ou des préfets maritimes des quinze dernières années ont occupé la fonction. Gérard Valin n’a pas été nommé *Alindien* par hasard.

Il est à l’origine pilote d’avion de patrouille maritime, il a commandé une flottille d’*Atlantique 2,* et c’est un expert des opérations aéronavales, mais il est resté marin dans l’âme et a récemment commandé à la mer une frégate. Depuis plusieurs années, il a acquis une vaste expérience des états-majors et des organismes centraux où sa puissance de travail est célèbre et redoutée. Dans les discussions interarmées, Gérard Valin est un contradicteur implacable car il connaît les dossiers sur le bout des doigts.

Il ne lui a pas fallu deux mois pour entrer dans la peau du personnage et il est déjà familier de toutes les problématiques de l’océan Indien, des subtilités de la lutte contre le terrorisme, de la montée en puissance inquiétante de la piraterie, du foisonnement des relations avec les multiples partenaires. Il a noué des liens chaleureux avec l’amiral américain Kevin

Cosgriff, le patron de la cinquième flotte installé à Bahreïn, incontournable dans la zone. Les deux hommes se connaissent et s'apprécient, ils se téléphonent régulièrement pour échanger leurs appréciations. Avant de quitter l'état-major de la marine, Valin l'appelle de son portable sur son numéro personnel. À cette heure – il est alors 15 h 30 à Bahreïn –, il trouve Cosgriff à son bureau, mais la conversation est prudente car la liaison n'est pas protégée.

« Bonjour Kevin, c'est Gérard ; je pense que tu es au courant de ce qui se passe au large de la Somalie ?

– Oui, je sais.

– Tout d'abord merci pour le concours de la *CTF 150* qui, comme d'habitude, a fait preuve d'une réactivité et d'un professionnalisme remarquables. Tu comprends bien que je vais devoir traiter cette affaire dans un cadre national et donc te reprendre le *Bouan* sous contrôle national; j'espère qu'il ne te manquera pas trop.

– Bien sûr Gérard, pas de problème, je comprends parfaitement. Si tu as besoin de quoi que ce soit, tu n'hésites pas à me le demander ; j'ai en ce moment pas mal de bâtiments dans la zone et particulièrement le groupe *Tarawa* qui n'est pas loin.

– Merci pour ta proposition, Kevin ; je savais que je pouvais compter sur toi, mais pour l'instant je n'ai pas de besoin particulier, on verra pour la *Tarawa*, j'en aurai peut-être besoin pour ses capacités médicales s'il y a du grabuge ; il faut que je te quitte ; je te tiens au courant du déroulement de la situation.

– Au revoir Gérard, bon courage et bonne chance. »

Les choses sont ainsi très rapidement calées entre les deux hommes. Le soutien américain est acquis et les susceptibilités qui pourraient survenir sont anticipées. Au-delà des divergences politiques entre les deux États dans les affaires du Moyen-Orient, notamment sur la question de l'Irak, les relations entre les deux marines sont excellentes et confiantes. Dans les coups durs, elles savent qu'elles peuvent compter l'une sur l'autre. Les Américains gardent vivement en mémoire l'aide rapide et efficace des Français après l'attaque de leur frégate *USS*[11] *Cole* dans le port d'Aden, le 12 octobre 2000, ainsi que la coopération immédiatement montée en mer Rouge et dans le golfe arabo-persique au lendemain des attentats du 11 septembre.

Valin rappelle Lozier pour l'informer de son contact direct avec Cosgriff ; il souhaite également faire le point des directives à donner au *Bouan.* Il ne veut pas laisser ses commandants au cœur de l'action sans ligne de conduite. La vie des otages est la priorité et aucune action pouvant mettre leur vie en jeu ne doit être entreprise dans les heures qui viennent. Il n'a pas de doute que cette attitude est la plus appropriée tant qu'une analyse politique n'est pas menée par les autorités gouvernementales.

Il raccroche pour laisser Lozier conduire localement les opérations avec le *Bouan* et les autres navires, en relation avec le *CTF 150*, il ne veut pas le mettre en difficulté ; sa place est maintenant au centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) de l'état-major des armées où il pourra contribuer à la réflexion en apportant sa connaissance et son expérience de la zone. Il a tiré plusieurs enseignements de l'affaire du *Danica White,* première opération de lutte antipiraterie menée par son état-major quelques mois auparavant.

Le petit cargo danois avait été attaqué en juin 2007. Le dimanche 13 août, alors que les négociations étaient sur le point d'aboutir, l'officier de liaison danois à Bahreïn avait sollicité les nations susceptibles d'intervenir en océan Indien pour assister le *Danica White* lors de sa libération. *Alindien*, contacté, avait relayé la demande vers Paris en préconisant de répondre favorablement, et l'aviso *Commandant Blaison* avait participé à l'opération. À l'époque, grâce au travail attentif et persévérant de notre ambassadrice au Kenya, chargée des affaires somaliennes, madame Élisabeth Barbier[12], les navires français avaient reçu l'autorisation provisoire des autorités de transition somaliennes de pénétrer, en cas de nécessité, dans leurs eaux territoriales. La voie avait ainsi été explorée, et à l'issue de la libération du *Danica White*, le débriefing des marins danois avait permis de recueillir des informations précieuses que Valin avait étudiées avec soin.

En ce début d'après-midi d'avril, un soleil printanier illumine Paris. Valin quitte l'état-major de la marine par le 2 de la rue Royale et traverse à pied la place de la Concorde en longeant l'entrée des Tuileries. L'état-major des armées, au 231, boulevard Saint-Germain, n'est qu'à deux pas, tout juste de l'autre côté de la Seine, passée l'Assemblée nationale.

Chemin faisant, marchant de son grand pas décidé, différentes pensées assaillent Valin. Il regrette une fois de plus de ne pas être aux côtés de Lozier à bord du *Var* pour conduire là-bas directement l'action, mais il a

confiance dans son équipe et les moyens de transmission rapides et performants lui permettent de rester dans la boucle. L'important, pense-t-il, est de conserver en permanence une vision claire de la situation en s'appuyant sur le CPCO auquel il va justement apporter son expertise. Autant profiter de sa présence à Paris pour s'assurer que l'opération est lancée sur des bases saines et cohérentes, compatibles avec les capacités dont il dispose sur place ou qu'on pourrait lui envoyer en renfort. Il pense surtout qu'il faudra protéger les acteurs de terrain, car ceux-ci risquent d'être soumis à une multitude d'interventions et d'interférences. Il connaît trop les états-majors centraux et sait qu'ils peuvent se faire une vision irréaliste ou idéaliste des choses et qu'il faut parfois les ramener au pragmatisme. Il s'y attachera dans les minutes qui viennent. C'est la raison d'être des commandements de terrain, familiers de leur théâtre. Il mesure aussi, alors qu'il arrive devant l'Assemblée nationale, que les acteurs vont être nombreux, que l'implication directe des autorités politiques risque d'être forte.

Cette marche rapide lui fait du bien et lui a permis de s'aérer l'esprit, de réfléchir et faire le point. Le traitement d'une affaire de piraterie n'est pas une opération militaire classique pour laquelle les chaînes de commandement sont directement adaptées. C'est une opération de police internationale dans laquelle vont intervenir de multiples organismes qui n'ont pas forcément l'habitude de coopérer. Ministère des Affaires étrangères, des Transports, de la Justice, de la Défense, armateurs, assureurs, familles, sans compter la forte pression de l'opinion dès lors qu'il y a des otages. La marine, et singulièrement les préfets maritimes, a l'habitude de ces manœuvres complexes qui impliquent la mise en place de moyens militaires lourds au profit d'actions de nature civile dans un cadre national ou international, mais l'état-major des armées qui traite de véritables opérations de guerre est moins familier de ces pratiques.

Aussi, Valin a été rassuré en apprenant, au cours du déjeuner rue Royale, le déclenchement rapide du plan « Pirate-mer » – il sait que la marine, la gendarmerie et le ministère de l'Intérieur s'entraînent chaque année à sa mise en œuvre à travers les exercices *Armor* ou *Esterel*, mais que dans le cas présent, on est loin des bases nationales et qu'il faudra intelligemment s'adapter. Tout cela tourne en boucle dans sa tête alors qu'il franchit la porte du 231, boulevard Saint-Germain. Aussitôt passé le

contrôle, il s'engouffre dans l'escalier qui le mène au CPCO. Ensuite, pense-t-il, il lui faudra regagner au plus vite l'océan Indien.

10. Paris, palais de l'Élysée, milieu d'après-midi.

L'information est parvenue très rapidement au 14, rue de l'Élysée, à l'état-major particulier du président de la République, et quelques instants plus tard, via le canal des Affaire étrangères, à la cellule diplomatique.

L'amiral Édouard Guillaud, le chef d'état-major particulier du président, occupe dans le fonctionnement de la défense française une position majeure. Au contact permanent du président et du secrétaire général, il assure le lien entre le président, chef des armées selon la constitution, et le chef d'état-major des armées, le CEMA, installé boulevard Saint-Germain, qui dispose avec le CPCO des instruments de commandement et de conduite des forces.

Choisi par le président, ou confirmé par lui lors de sa prise de fonction – Édouard Guillaud a servi à ce même poste pendant les derniers mois de la présidence de Jacques Chirac –, le chef d'état-major particulier dirige une modeste équipe constituée de quelques officiers, terre, mer et air, pour conseiller et assister le président dans ses décisions et ses choix de nature militaire, et transmettre ses directives au CEMA.

Rôle subtil à la frontière du monde militaire et de l'univers politique, du renseignement et de la nébuleuse militaro-industrielle. Rôle subtil vis-à-vis des ministres et singulièrement de celui de la Défense, toujours soucieux de son influence mais qui n'est pas dans la chaîne opérationnelle. Rôle subtil vis-à-vis de la haute administration traditionnellement réservée dans notre pays à l'égard de la hiérarchie militaire. Rôle subtil enfin vis-à-vis du chef d'état-major des armées, lui aussi attentif à ses prérogatives. Mais le général Georgelin connaît bien ces arcanes puisqu'il a luimême occupé ce poste. Il se dit en outre qu'Édouard Guillaud pourrait le remplacer à la tête des armées lorsque le moment sera venu[13].

À 54 ans, celui-ci n'a pas eu beaucoup de mal à se couler dans la fonction. Ancien commandant du *Charles de Gaulle* et de plusieurs autres navires de combat, il est indiscutable au plan opérationnel, mais c'est surtout comme préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord qu'il a complété son expérience et acquis sa légitimité auprès des sphères

politiques et administratives dans la gestion de crises ou d'événements maritimes complexes et de haute intensité médiatique.

Dans ce genre de situation, le président de la République doit être rapidement informé, mais ne saurait se contenter d'une information brute, et il appartient à l'état-major particulier de l'enrichir du maximum d'éléments et d'un début d'analyse pour lui permettre de se faire la meilleure idée de la situation, des conséquences immédiates et à plus long terme, des implications nationales et internationales, de toute la dimension de l'événement. Connaissant bien le président, Édouard Guillaud peut imaginer qu'il se sentira personnellement très concerné par une prise d'otages massive – il se rappelle son implication, alors qu'il était ministre du Budget, dans l'affaire « human bomb » de Neuilly en 1993[14] ; il sait aussi que le président est attaché à une image de fermeté et qu'il faudra en tenir compte.

Édouard Guillaud a tout cela en tête lorsqu'il rejoint le président en milieu d'après-midi, en compagnie du secrétaire général de l'Élysée, Claude Guéant, qui a prévenu directement le président lorsqu'il a eu suffisamment d'éléments à travers les notes de l'état-major particulier et de la cellule diplomatique. Dès les premières secondes, le président réagit.

Nicolas Sarkozy, comme beaucoup d'hommes politiques français, de droite ou de gauche, n'est pas familier des affaires militaires. Il a effectué son service national dans l'armée de l'air, mais loin des réalités opérationnelles et du terrain, et depuis sa prise de fonction en mai 2007, il a eu d'autres priorités que la Défense. Dans la première année de son mandat, il n'a guère été confronté à des événements sérieux impliquant la mise en œuvre des forces. Il est encore moins rompu aux choses de la mer.

L'amiral Guillaud l'éclaire sur l'immensité des zones maritimes, la fulgurance des attaques, la lourdeur, la difficulté et les risques d'opérations de rétorsion menées sans une sérieuse préparation. Le président l'écoute avec attention, pose des questions et demande des précisions, mais il estime qu'à ce stade de l'affaire, toutes les options doivent être envisagées sans en exclure aucune, y compris une opération de vive force qu'il faudrait mener dans les meilleurs délais et certainement avant que *Le Ponant* ne gagne les eaux territoriales somaliennes.

Guillaud transmet cette ligne au général Georgelin, mais recommande toutefois la prudence. Comme préfet maritime, il a été souvent confronté à des opérations de police en mer et il sait d'expérience que personne n'a

encore trouvé le moyen de stopper un navire récalcitrant sans casse pour l'équipage ou les passagers. À bord du *Ponant*, il y a trente otages…

11. Océan Indien, à bord de l'aviso *Commandant Bouan*, milieu d'après-midi.

Le capitaine de corvette Hervé Couble, commandant l'aviso *Commandant Bouan*, est perplexe. Le coup de téléphone qu'il vient de recevoir de l'état-major des armées le laisse songeur. On lui demande tout simplement d'arrêter *Le Ponant* en pleine mer !

Deux heures auparavant, le capitaine de vaisseau Lozier l'a directement informé de la possible attaque du *Ponant* par des pirates. L'information était encore mince, car si les actions des pirates se multiplient, les fausses alertes redoublent. En effet, les bateaux de commerce passent souvent, sans prendre garde, à travers les filets des pêcheurs, et ceux-ci manifestent leur mauvaise humeur en brandissant leurs kalachnikovs. Les capitaines de navires se croient en danger et appellent à l'aide. Il importe donc d'aller vérifier sur place et le cas échéant de se tenir prêt à intervenir.

Couble pousse rapidement les moteurs et fait route vers *Le Ponant*, alors que Lozier se charge de régler la question du commandement avec le *CTF 150*, car le *Bouan* est actuellement sous autorité de la force multinationale. Il reçoit pour instruction de se placer dans le sud du voilier, à une distance comprise entre 8 et 10 nautiques afin de se positionner entre ce dernier et les eaux territoriales somaliennes. Le *Bouan* devrait être à son poste d'ici deux heures.

L'appel de l'état-major change la donne. Il ne s'agit plus simplement d'aller voir. Il n'y a pas une minute à perdre pour prendre les dispositions de combat car le seul moyen efficace pour arrêter un navire en route est le tir au but avec le canon de 100 mm.

Le chef d'état-major des armées en personne lui confirme au téléphone quelques instants plus tard qu'il faut envisager cette hypothèse. Couble n'a jamais encore eu d'appel personnel du CEMA. Pas plus que ses camarades, qui lui en auraient certainement parlé. Cela signifie qu'on se prépare à une action lourde et que c'est lui qui devra la mener, mais sous haute surveillance.

« Sur le bord », entend-il résonner dans le téléphone juste avant que le CEMA raccroche. Couble est interloqué. Il ne sait pas comment interpréter

cette injonction d'habitude hurlée par un factionnaire lorsqu'une autorité monte à bord d'un navire ou le quitte[15]. Il n'est pas familier de la manière vigoureuse de commander du général Georgelin, ni du timbre de sa voix que les ondes radioélectriques et la distance accentuent encore.

Au-delà de cette interrogation, Couble est songeur. Il connaît bien son navire et ses capacités. Le canon de 100 mm est une arme efficace, et il n'a pas de doute qu'il pourrait stopper *Le Ponant*, mais la conduite de tir installée sur le *Bouan* n'est pas adaptée à une attaque de surface à très courte portée. C'est d'abord une arme antiaérienne ; elle est également capable de tirer sur un objectif de surface, mais sans considération de l'endroit où l'obus arrive. Or il s'agit de réaliser un tir de haute précision pour éviter des dommages aux occupants du voilier, pirates et équipage.

Même dans la lutte contre le terrorisme que le *Bouan* poursuit au sein de la *TF 150*, les « règles d'engagement », qui déterminent les conditions d'ouverture du feu, sont très restrictives. Mais la piraterie n'est guère que du banditisme. Ouvre-t-on délibérément le feu à l'arme lourde sur des bandits ? Il sait que l'ordre de tir au but dans une opération de police en mer – la piraterie n'est pas un acte de guerre au sens du droit international – est un acte de nature politique. Dans notre pays, selon les textes en vigueur sur l'usage de la force en mer, c'est le Premier ministre qui en décide. Il n'en demeure pas moins que la responsabilité du commandant reste entière au regard de la loi. « Responsable de tout, en toutes circonstances », lui a-t-on appris dès son arrivée dans la marine. Il appelle le capitaine de vaisseau Lozier pour lui rendre compte des appels et des orientations de l'état-major des armées. Lozier est très réservé.

Le *Bouan* n'est plus un navire tout jeune, mais il a de bonnes capacités. Il fait partie d'une série de dix-sept bâtiments robustes qui ont fait leurs preuves sur toutes les mers du monde. Construits initialement pour la lutte anti-sous-marine par petits fonds du temps de la guerre froide afin de protéger nos côtes contre les incursions de sous-marins soviétiques, ces avisos ont participé depuis les années 1990 à toutes sortes de missions pour lesquelles ils n'ont pas été spécialement conçus : escortes de pétroliers et de navires de commerce dans les zones sensibles, déploiements lointains dans le Pacifique et l'océan Indien, lutte contre le terrorisme en mer d'Arabie ou contre le trafic de drogue en mer des Antilles et dans le golfe de Guinée.

Le *Bouan* a quitté son port d'attache de Toulon depuis déjà plusieurs mois, alors qu'il revenait tout juste d'une longue mission en mer Noire. Quelques jours avant son départ, il a même participé à la protection aérienne du sommet France-Afrique devant Cannes. Son équipage est soudé, bien rodé et entraîné à toutes les missions. Les avisos sont des bâtiments rustiques dont les installations « vie » sont sommaires, mais ils sont très prisés par les marins, parce que les navigations y sont toujours passionnantes et l'ambiance chaleureuse. Les équipages sont jeunes, la moyenne d'âge à bord est de vingt-six ans.

À son départ vers l'océan Indien, le *Bouan* a accompagné et supporté le sous-marin nucléaire *Améthyste*, et il vient de l'escorter de nouveau lors de sa remontée de la mer Rouge quelques jours auparavant. Depuis, il est intégré à la *TF 150* dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Il a quitté Salhala en Oman après une courte halte de contrôle technique et de ravitaillement et, le 3 avril, il a escorté le cargo *M/V Queen Victoria*. Un programme comme d'habitude bien rempli.

Couble a confiance dans son équipage après ces mois passés en mer. Sur un bateau de cette taille, 80 mètres, quatre-vingts marins, il commande « à la voix », il connaît personnellement tous les hommes, leurs talents comme leurs faiblesses.

Lui-même n'a pas eu au départ un parcours classique. Il s'est engagé dans la marine à l'issue de son service national, alors qu'il sortait d'une école d'ingénieur. L'ambiance et le métier lui ont plu, et depuis des années qu'il navigue, il ne regrette pas son choix, mais il sent que c'est maintenant l'heure de vérité.

Assis à son étroit fauteuil de la passerelle, cherchant des yeux *Le Ponant* qui devrait bientôt apparaître dans le secteur avant, il se demande s'il n'y a pas de meilleure méthode que le canon pour arrêter le voilier. À vrai dire, il est surpris de la directive qu'il a reçue, elle ne lui paraît pas adaptée à la situation et cette perspective l'inquiète. Que faire du voilier une fois stoppé ? Il n'a pas de commandos à bord pour intervenir efficacement contre les pirates que l'attaque aura certainement rendus agressifs. On risque le carnage.

Que faire s'il y a des blessés en nombre ? Heureusement, il a à bord le médecin-chef Cabalzou, un réserviste très expérimenté embarqué à Djibouti, ancien médecin d'active de la Légion étrangère qui continue à barouder en Afrique et au Moyen-Orient pour une compagnie d'assurance ;

il sait parfaitement organiser un poste médical avancé et prendre des initiatives opérationnelles. Cabalzou n'a pas perdu de temps, il a déjà commencé à installer un hôpital de fortune entre le carré des officiers et celui des officiers mariniers, mais il ne dispose que de peu de matériel pour soigner ou opérer des blessés par balle ou par éclat.

Couble fait monter son second et le bosco[16] pour prendre leur avis. Ne pourrait-on pas se placer quelques nautiques sur l'avant du *Ponant* à la faveur de la nuit, et disposer sur sa route une ligne d'aussières mouillées entre deux eaux, retenues par des bouées ? C'est une idée qu'il a évoquée avec ses camarades lors de son stage de commandement. Il a entendu dire qu'elle avait été expérimentée récemment sur la frégate *Montcalm* dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue ou l'immigration clandestine. L'attelage casserait les hélices du voilier à son passage et l'immobiliserait. Le *Bouan* dispose de 700 mètres de vieilles aussières qui n'ont pas été remisées, quelques épontilles solidement amarrées peuvent aisément servir de flotteur. L'opération n'a jamais été pratiquée à bord d'un aviso. C'est l'occasion de la tenter. Cette nuit sans lune sera très noire.

Tandis que le bosco file vers la soute avant pour rassembler le matériel et monter la manœuvre, Couble reprend ses jumelles pour fouiller la mer, mais son esprit reste en ébullition. Il ne voit pas ce qu'il pourrait tenter d'autre et il s'accroche à cette idée, ne voulant pas se résoudre à la seule solution du tir pour arrêter le voilier. Il en voit trop les conséquences.

Alors qu'il retourne ces questions dans sa tête, son jeune officier opérations monte en passerelle pour faire le point de la situation. Au central opérations du bâtiment, juste dessous, un peu sur l'arrière de l'abri de navigation, il est en contact fréquent par téléphone satellite avec Lozier, le chef d'état-major d'*Alindien*, à bord du *Var*.

L'officier apporte d'abord à son commandant un élément rassurant : *Alindien* a pris la décision de dérouter le *Var* qui cingle désormais vers eux. Le pétrolier pourra ravitailler le *Bouan* dès que nécessaire, car le niveau des soutes à gazole baisse dangereusement avec la vitesse soutenue depuis l'alerte. L'aviso qui est en mer depuis plusieurs jours n'a les pattes longues qu'à vitesse économique. La logistique reste comme toujours une préoccupation majeure.

Il poursuit. Il y a moins d'une heure, l'hélicoptère *OSPREY* a constaté que *Le Ponant* faisait brutalement demi-tour pour prendre une route au nord nord-est, sensiblement dans sa direction. L'aéronef s'est prudemment écarté

pour rester hors de portée d'un tir de kalachnikov contre lequel il n'aurait aucune protection. Le voilier a fait deux ou trois ronds comme s'il recherchait quelque chose, puis il a repris sa route au sud. Personne pour le moment n'est en mesure d'interpréter cette manœuvre, a indiqué Lozier. Le *Bouan*, a-t-il encore précisé, sera formellement retiré de la *TF 150* dans la soirée et repris sous l'autorité nationale. Il sera placé sous le contrôle opérationnel d'*Alindien*, qui dirigera localement l'ensemble de l'opération. De leur côté, les Américains ont dérouté le groupe *Tarawa* qui croisait dans les parages.

Ainsi, l'aviso va rapidement se trouver, comme « commandant du lieu de l'action » à la tête d'une véritable armada qu'il faudra manœuvrer sans alerter les pirates. La frégate canadienne *Charlottetown* est toujours à proximité avec *OSPREY*, outil précieux qui fait cruellement défaut au *Bouan*, trop petit pour disposer d'un hélicoptère ; l'*USS Bulkeley* dépêché par le *CTF 150* n'est pas loin non plus. Le jeune commandant ne se démonte pas, et demande à son officier opérations de préparer une formation en écran centrée sur *Le Ponant*, le groupe *Tarawa* dans le secteur est en soutien, tandis que le *Charlottetown* et le *Bouan* resteront sur l'avant et le *Bulkeley* paré à intervenir en cas d'action offensive.

Il est rassuré de la présence prochaine du *Tarawa*, car il sait que ce gros navire amphibie dispose d'un hôpital bien équipé et d'hélicoptères médicalisés déjà en alerte, prêts à intervenir. Si l'affaire tournait mal, on pourrait au moins soigner les blessés.

Il est bientôt 18 heures, le soleil descend rapidement sur l'horizon, l'ombre va progressivement se déployer par l'est et envelopper tout l'océan. La température reste élevée, plus de trente-cinq degrés, mais le vent du soir commence à rafraîchir l'atmosphère. Hervé Couble sait que malgré tout, la nuit risque d'être chaude.

Le veilleur vient d'annoncer qu'il aperçoit *Le Ponant* à deux quarts sur tribord avant. Le *Bouan* se rapproche jusqu'à 3,5 nautiques ; c'est encore trop loin pour identifier les détails, on distingue toutefois plusieurs personnes sur le pont supérieur. Sûrement les otages rassemblés là par les pirates, pense Couble, alors qu'au même moment sous ses yeux les canonniers manœuvrent leur pièce sur la plage avant. Il sent un frisson courir entre ses épaules.

12. Camp de Satory, début d'après-midi.

C’est par un coup de fil de l’amiral Labonne, le n° 2 du secrétariat général de la mer, que le colonel Favier, patron du GIGN, est prévenu, alors qu’il déjeune au mess. Les « super-gendarmes », comme on les surnomme volontiers, sont des spécialistes de la prise d’otages, prêts à intervenir à travers toute la France, à sauter dans un avion pour le bout du monde si la nécessité l’exige. Un premier échelon de trente hommes est capable de démarrer en trente minutes, cinquante dans les deux heures, cent quarante peuvent être mobilisés en six heures. Les gendarmes sont formés à l’intervention de vive force, mais aussi à la négociation avec les preneurs d’otages et les forcenés.

Favier ne tarde pas à donner les premières directives à ses adjoints, tous à table à côté de lui. C’est le côté « famille » de la gendarmerie. Les délais d’alerte imposent à tous les hommes et leurs familles de vivre en caserne, à Satory. Dans la région versaillaise, on appelle le camp « gendarmeville ».

En ce début d’après-midi, il ne faut qu’une trentaine de minutes à Favier et à son adjoint opérations pour gagner le boulevard Saint-Germain. Le camp est en bordure de l’A 118. De là on rejoint Vélizy, on glisse vers le pont de Sèvres, les quais et le pont des Invalides. Favier sait que c’est au CPCO que toutes les informations vont converger, que la réflexion va s’organiser pour présenter les différentes options aux autorités politiques, que les directives seront ensuite élaborées pour les intervenants sur le lieu de l’action. Les gendarmes doivent être là pour apporter leur savoir-faire dès les premières heures en proposant des schémas d’engagement travaillés depuis des années en partenariat avec les commandos marine et expérimentés au cours de nombreux exercices. Car Favier et son équipe ont l’habitude de s’engager avec les armées. Un officier de liaison de la gendarmerie est en permanence en poste au CPCO pour faciliter les liaisons et éviter les malentendus. Certes, les gendarmes sont des militaires, mais les « cultures d’armes » sont différentes. Il faut une saine émulation, pas plus, car si chacun a son registre, les interférences sont possibles.

Il a tout juste le temps d’alerter l’équipe décentralisée des négociateurs de Marseille afin qu’elle se prépare à rejoindre le siège de la compagnie CMA/CGM, que les pirates vont certainement contacter sans délais pour transmettre leurs exigences.

Favier sait d’expérience qu’une partie importante va se jouer aussi là-bas.

Le véhicule fait le tour de la place des Invalides et s'engage dans la rue Saint-Dominique pour pénétrer dans la cour de l'état-major des armées. Il est 14 heures.

13. Océan Indien, milieu d'après-midi[17.]

L'*A*. n'est pas un bateau ordinaire. Si l'équipage de conduite fait partie de la marine nationale, « les autres » relèvent d'une maison plus discrète qui n'a pas son siège rue Royale, mais boulevard Mortier dans le XX^{e} arrondissement, la DGSE.

L'*A.* est un navire récent, de bonne taille, qu'on voit rarement dans les ports ou sur les côtes françaises. Son champ d'action est en général au loin, là où la France a besoin d'obtenir discrètement des informations ou d'agir dans le plus grand secret pour protéger ses intérêts ou ses ressortissants.

Le bâtiment est mentionné dans le très sérieux *Flottes de combat*, au titre de navire de l'État, mais il y a peu de détails sur ses caractéristiques. Tout juste sait-on qu'il est peint en blanc, qu'il porte de nombreuses antennes, dispose d'un hélicoptère et de pas mal d'autres installations que personne n'a jamais visitées.

Le 4 avril dans l'après-midi, l'*A.*, qui navigue depuis un certain temps dans l'océan Indien, reçoit l'ordre de faire route vers la Somalie. Il n'en est pas très éloigné.

14. Paris, état-major des armées, 15 h 00 B.

Hubert de Brémond d'Ars active son monde. Il distribue les tâches à la petite équipe de soldats et de sous-officiers que le chef du quartier général, chargé du soutien au CPCO, lui a fournie en urgence. Plantons, secrétaires, transmetteurs, il a besoin de bras pour aménager et installer la salle de crise dans les meilleurs délais. Dans cet univers de pénombre où se mélangent les odeurs d'électronique et les bruits de ventilation, il n'est pas dépaysé. Les coursives éclairées de lumière artificielle, les couleurs jauneorangé, gris ou marron du central rappellent étrangement les entrailles d'un navire. Il y a même des posters pour tenter d'égayer l'atmosphère. Il ne manque que les kilomètres de tuyau, les vannes, les manettes et les nappes de câble suspendues à leur treillis métallique pour se sentir vraiment à bord. Ici, elles sont dissimulées dans les faux plafonds.

Il manque aussi le roulis…

Au sein du dispositif de conduite des opérations de l'état-major des armées, le capitaine de vaisseau Hubert de Brémond d'Ars occupe les fonctions de « conseiller mer » de l'amiral Teule, chef du CPCO. Il n'est pas directement impliqué, comme son camarade Isnard, dans la « cuisine » des opérations, et cette situation en amont lui donne le recul nécessaire pour réfléchir, organiser, suggérer et anticiper. Brémond d'Ars est un pragmatique, rodé aux opérations maritimes, aux questions interarmées et aux relations internationales. Avec Isnard, il est aussi l'un des rares officiers du CPCO à avoir une expérience des affaires de piraterie.

Au cours de l'année 2007, Brémond d'Ars s'est vu confier le montage de l'opération de protection des cargos du programme alimentaire mondial (PAM) contre les attaques des pirates. Ce programme a été mis en place par l'ONU pour ravitailler les populations démunies et affamées du Sud de la Somalie, victimes des exactions, de la guerre des clans et des famines organisées. Plusieurs de ces cargos transportant des tonnes de vivres vers Mogadiscio ou les ports du Sud de la Somalie ont été attaqués et leurs équipages pris en otage au cours de leur transit depuis Djibouti, à travers le golfe d'Aden ou le long des côtes somaliennes.

En relation avec le ministère des Affaires étrangères, avec son compère le diplomate Thierry Caboche, et en coopération étroite avec notre ambassade à Nairobi, plaque tournante des échanges politiques et diplomatiques avec les différentes autorités ou factions somaliennes, Brémond d'Ars a monté ce qui allait devenir l'opération « Alcyon ».

Le 25 septembre 2007, le président Sarkozy a ainsi pu annoncer à la tribune de l'ONU que la France assurerait la sécurité des cargos du PAM à partir du 1er novembre. Un cadre juridique négocié avec les représentants du Gouvernement fédéral de transition somalien, le GFT du président Yusuf, déclinait des différents aspects d'une éventuelle intervention, notamment l'entrée des bâtiments de la marine dans les eaux territoriales somaliennes ainsi que la question d'éventuels prisonniers. À travers un échange de lettres, nos représentants avaient obtenu de Yusuf que les prisonniers remis par la France aux autorités somaliennes ne subissent aucun mauvais traitement et ne soient en aucun cas condamnés à la peine de mort. La France avait besoin de ces garanties pour être en accord avec les prescriptions internationales relatives aux droits de l'homme.

Ainsi, dès la fin 2007, les militaires et les diplomates français – les premiers dans le monde occidental – avaient-ils dans leur escarcelle des dispositifs pour traiter des affaires de piraterie. Brémond d'Ars en était, pour la Défense, le principal acteur.

Son expérience de l'océan Indien et sa relation facile avec les diplomates lui avaient permis de boucler ce dossier dans toutes ses implications, mais aussi de mesurer la complexité d'une affaire qui met en jeu de très nombreux partenaires, beaucoup plus qu'une opération militaire classique. Outre les « habituels », ministère de la Défense, des Affaires étrangères et services de renseignements, une opération de lutte contre la piraterie nécessite la participation des ministères de la Justice, de l'Intérieur, des Transports, ainsi que celle de l'armateur, sans compter les représentants ou attachés militaires des pays étrangers ou riverains associés à l'action.

Il s'agit maintenant de préparer au CPCO une salle de crise suffisamment vaste et équipée pour recevoir toutes ces parties prenantes, afin de donner à chacune d'elle les moyens de travailler convenablement et d'apporter sa contribution au traitement de la crise.

À côté des locaux strictement opérationnels dévolus à la conduite des opérations sur les différents théâtres, le CPCO dispose de vastes salles de réunion qui peuvent être configurées selon les circonstances, car chaque affaire a ses caractéristiques propres. Brémond d'Ars, qui connaît bien l'importance des aspects matériels – plusieurs années auparavant il a été aide de camp du chef d'état-major des armées et a appris à mesurer la valeur des détails dans le succès d'une manœuvre –, s'attelle à cette obscure mais indispensable besogne en mettant à disposition ordinateurs, écrans, liaisons téléphoniques et chiffrées, cartes et photocopieuses en nombre suffisant, tandis que dans les locaux voisins, Isnard est directement aux manettes, en relation avec les bateaux de l'océan Indien, les cellules de planifications opérationnelles, et la structure décisionnelle politico-militaire de l'État.

Il est 16 h 15 B au CPCO. Les informations arrivent maintenant rapidement, presque en direct. Depuis une demi-heure, la frégate *Charlottetown* est en vue du *Ponant* et tente sans succès de contacter le voilier sur le chenal 16. Ordre lui est donné de cesser les appels pour ne pas exciter inutilement les pirates ou mettre l'équipage en difficulté.

Par un message urgent venant de l'océan Indien, Isnard prend connaissance de l'étrange manœuvre du *Ponant*, lorsque celui-ci a fait

demi-tour, comme pour récupérer quelque chose à la mer, et moins de trente minutes plus tard de l'arrêt inopiné du voilier, moteur stoppé. Le commandant Marchesseau a-t-il réussi à reprendre le dessus ? Rien ne filtre pour le moment à la radio. Quoi qu'il en soit, ces délais tombent à pic puisque l'idée est toujours d'essayer d'intervenir avant l'arrivée du *Ponant* dans les eaux territoriales somaliennes.

Isnard en a transmis l'ordre directement à Couble par téléphone satellite quelques minutes auparavant, après la réunion qui s'est tenue dans le bureau du général Georgelin à son retour de l'Élysée. Le CEMA a rappelé lui-même Couble pour le conforter et lui exprimer son soutien. Il a plaisanté pour détendre l'atmosphère ; à sa manière. Il ignore la tempête d'interrogations qu'avec cette petite phrase – « Sur le bord » – il a déclenchée dans le crâne du jeune capitaine de corvette, là-bas, au loin, dans l'océan Indien, seul avec ses hommes et son navire, perplexe à l'idée de mettre en œuvre son artillerie de 100 mm contre un navire civil[18].

Au même moment, Isnard vient d'être informé par le *CTF 150* que le groupe américain *Tarawa* et ses hélicoptères, ainsi que l'*USS Bulkeley* positionné dans le sud-ouest du *Ponant* à 73 nautiques, c'est-à-dire à peine à quelques heures de route, pouvaient assurer le soutien médical et d'éventuelles évacuations sanitaires en cas d'intervention armée. C'est une nouvelle importante que Couble a interceptée au passage, et dont Isnard fait part immédiatement à l'amiral Teule. Elle peut être déterminante dans la prise d'une décision d'attaque de vive force dans la soirée. Le groupe *Tarawa* de son côté signale une route au 080° à 12 nœuds pour se rapprocher des pirates, en s'en maintenant hors de vue.

Les informations de toute nature, les unes importantes, les autres secondaires, continuent d'affluer à bon rythme, transmises par *Alindien* et le *CTF 150,* les services de renseignements, le Quai d'Orsay, les alliés…

Les hommes d'Isnard font le tri, répondent aux innombrables sollicitations, aux appels téléphoniques incessants, renseignent les cartes, préparent des synthèses, car c'est vers le CPCO que les autorités et les correspondants se tournent pour obtenir les dernières nouvelles.

Étonnamment, dans la pénombre jaunâtre des salles d'opération du CPCO ou la lumière crue des faux-jours, l'atmosphère est sereine. Pas de bruits inutiles ni d'interpellations tonitruantes, pas de vociférations ni de débordements. Chacun est à son poste et Isnard manœuvre ses troupes comme son commando sur le terrain, de l'œil et du geste. Depuis le début

de l'après-midi, subrepticement, les équipes ont d'ailleurs grossi. Les officiers, officiers mariniers et sous-officiers attachés à d'autres théâtres ou accaparés par des tâches moins d'actualité dans les étages de l'état-major, où la nouvelle de l'attaque du *Ponant* s'est répandue par capillarité, ont senti la pression monter. Poussés par la curiosité, ils sont d'abord venus aux nouvelles, maintenant ils donnent la main. Comme si le CPCO était aux postes de combat.

De son côté, l'amiral Pierre Martinez, commandant les opérations spéciales, et lui-même ancien commandant des fusiliers marins, a rallié le boulevard Saint-Germain en début d'après-midi depuis son PC de Creil avec une petite équipe de son état-major, et il s'est installé à proximité des hommes d'Isnard dans une cellule prévue à cet effet. Le colonel Favier et plusieurs de ses hommes du GIGN arrivés à 14 heures sont également présents. Depuis vingt ans, le GIGN et le commando *Hubert* travaillent ensemble sur la problématique du contre-terrorisme maritime, ces derniers étant plutôt spécialisés dans les techniques d'action et d'intervention aéromaritimes, tandis que les gendarmes ont développé une expertise reconnue dans la gestion des situations de prise d'otages et dans la maîtrise du triptyque renseignement tactique-négociation-intervention.

Ce travail de préplanification puis de planification par des hommes non directement liés à la conduite immédiate des opérations est capital. Leur rôle est d'examiner toutes les hypothèses d'intervention et d'action matériellement et militairement possibles, sans s'en refuser aucune, même les plus extrêmes, afin d'envisager toutes les évolutions et tous les retournements de situation, y compris les plus imprévus. Ce travail technique, qui demande à la fois une grande imagination, une expérience opérationnelle complète et une connaissance parfaite des capacités des unités engagées, nécessite une totale confidentialité pour éviter toute méprise. Il n'est pas destiné à être diffusé à l'extérieur, sous peine d'incompréhension et de malentendu. Ce n'est qu'après une étude exhaustive que sont retenues les hypothèses à la fois « convenables et réalisables ».

En relation permanente avec Isnard et les unités présentes sur le théâtre à proximité du *Ponant*, ou celles qui pourraient s'y trouver rapidement, l'équipe de Martinez élabore ensuite des scénarios d'intervention fondés sur ces hypothèses, adaptés aux moyens de ces unités ou de ceux qu'on pourrait leur faire parvenir par des parachutages en mer.

Isnard sent qu'il est maintenant temps de changer de registre car le flot des informations grossit, les effectifs s'étoffent et les schémas d'intervention s'élaborent. Il lui tarde de disposer de la salle de crise que Brémond d'Ars termine d'installer. Elle sera opérationnelle dans moins d'une heure.

La réunion interministérielle a été fixée à 18 heures à Matignon, l'information vient tout juste de tomber. Les officiers du CPCO y tiendront un rôle central pour présenter les diverses possibilités d'intervention, conformément aux directives fixées par l'amiral Teule et le général Georgelin après les orientations de fermeté données en début d'après-midi par le président de la République. Il faudra en expliquer les subtilités dans un langage compréhensible par des hauts fonctionnaires et des membres de cabinets ministériels généralement peu familiers des affaires militaires. Exercice délicat, certainement aussi complexe que la manœuvre d'un commando en opérations spéciales ou que la conduite d'une frégate à l'assaut de pirates dans la fournaise de l'océan Indien.

15. Paris, ministère des Affaires étrangères, même heure.

Le 4 avril, le centre de crise du ministère des Affaires étrangères et européennes voulu par Bernard Kouchner lors de sa prise de fonction à l'été 2007 n'est pas encore totalement opérationnel. Pour autant, Patrick Lachaussée, qui a la charge de le mettre en place, a déjà les idées claires sur son fonctionnement. En tant que directeur des Français à l'étranger, il est rôdé au traitement des questions de prises d'otages et aux relations avec leurs familles.

Bernard Kouchner, fort de son expérience de terrain dans les crises humanitaires et de sa longue mission comme haut représentant de l'ONU au Kosovo, a souhaité la création de ce centre de veille capable de suivre une crise dans sa globalité, en s'appuyant sur les deux cent cinquante ambassades ou consulats français à l'étranger et sur un vaste réseau de partenaires étatiques ou privés. Le centre a aussi vocation à être le point de contact et de liaison avec les familles de nos compatriotes victimes d'événements dramatiques, fonction capitale et à forte résonance médiatique dans le contexte d'une prise d'otages.

Bernard Kouchner suit lui-même attentivement la réalisation de ce projet et les dispositions matérielles vont bon train – locaux adaptés et

pratiques d'accès, grandes capacités de liaison et de communication.

À 13 h 47, lorsque l'information de la prise d'assaut du *Ponant* parvient à Patrick Lachaussée directement de Matignon, les choses se précipitent.

La première décision est d'activer la cellule de crise, puisque l'organisation définitive voulue par le ministre n'est pas complètement sur pied. Avec son collaborateur Mathieu Gressier, Patrick Lachaussée alerte par téléphone la dizaine de personnes de diffé-rents services du ministère devant constituer le noyau central. Ils ont l'habitude et il ne faut que quelques minutes pour rassembler ces diplomates de terrain familiers des situations délicates. L'urgence est aussi de réunir le maximum d'informations afin que le ministre dispose de tous les éléments en vue des contacts qui s'établiront rapidement à son niveau avec l'Élysée, Matignon et la Défense, ainsi qu'avec ses homologues étrangers, tant de la corne de l'Afrique que des pays dont certains otages sont ressortissants, les Philippines, l'Ukraine et le Cameroun.

Les dix ne perdent pas de temps. Dans chaque organisme, les correspondants sont depuis longtemps identifiés. Au fil des affaires difficiles, des liens de confiance se sont créés entre les différents acteurs qui se connaissent au moins de la voix pour avoir échangé ou pour s'être croisés souvent tard dans la nuit ou au petit matin dans un couloir blafard. Chacun est dans son rôle et sait quel est son champ d'intervention. Et s'il peut y avoir parfois des querelles de territoire ou des susceptibilités, elles sont plutôt le fait « d'étages supérieurs » plus sensibles aux enjeux de pouvoir ou aux subtilités politiques. Pour le moment, il faut foncer, et en moins d'un quart d'heure, le contact est établi avec l'état-major des armées, le secrétariat général de la mer, la DGSE, nos ambassades au Kenya et dans les pays voisins de la Somalie, ainsi qu'avec la direction de la compagnie CMA/CGM à Marseille. À 15 heures, une première fiche est sur le bureau du ministre après avoir été lue par Philippe Étienne, son directeur de cabinet, dont le bureau jouxte celui de Bernard Kouchner. Il y a moins de six heures qu'à 6000 kilomètres de là, *Le Ponant* est aux mains des pirates, à peine une heure que l'information est arrivée au Quai d'Orsay. La machine des Affaires étrangères, comme celle de la Défense, tourne à plein régime.

16. République de Djibouti, base des commandos d'Arta, 17 h 00 C.

La route s'élève à travers la montagne en une série de virages dans un univers totalement minéral. Un mince ruban de goudron au milieu des cailloux gris et noirs. Il n'y a pas un arbre, pas un buisson mais au fur et à mesure qu'on monte, la chaleur est moins oppressante. À 40 kilomètres de Djibouti, le village d'Arta, perché sur le plateau basaltique qui surplombe le golfe de Tadjourah, embrasse un paysage de commencement du monde.

Au détour du dernier virage, un fouillis de bougainvilliers explose soudain aux yeux du voyageur et le rassure. Ce dernier avait oublié chemin faisant que le monde existait aussi en couleurs. Derrière les fleurs on distingue un portail blanc. Probablement la résidence d'été du président ou d'un ministre, ou celle de quelque riche commerçant.

Les Djiboutiens viennent volontiers à Arta prendre le frais. Les plus fortunés ou les plus chanceux y disposent d'une villa. Un centre d'estivage reçoit les marins, les soldats et les familles des militaires qui souhaitent, à l'occasion d'un week-end ou d'une fête, échapper à la fournaise d'en bas.

En haut du village, à cette heure de l'après-midi, les petites marchandes de khat, drapées dans leurs élégants voiles de couleurs sont assises à même le sol de terre brûlante derrière leurs modestes étals de bois. Plus loin, les hommes broutent des branches feuillues, avachis à l'ombre des boutiques ou des baraques en planche, par groupe de deux ou trois. La joue gonflée par la boule verdâtre qu'ils mâchonnent depuis que le roi khat est parvenu jusqu'à Arta aux premières heures de l'après-midi, ils refont le monde.

À deux pas, la petite base marine est installée en bordure de la falaise qui surplombe une vaste dépression. Ses constructions bien ordonnées entourent une cour carrée au milieu de laquelle un mât arbore le pavillon tricolore et le fanion des commandos. Les cris rauques des colonies de singes qui peuplent les rochers en contrebas répondent aux croassements des vautours en maraude au-dessus du précipice, à l'affût d'un cabri égaré ou de quelque détritus balancé dans le vide des masures avoisinantes. Des milliers de sacs plastique bleus déchiquetés et poussés par le vent tapissent les parois de la montagne.

De longue date, le détachement de commandos marine est installé à Arta. Au fil des ans, les tentes ont été remplacées par des installations en dur, coquettes, avec les murs chaulés, les pierres des allées peintes en blanc et des massifs de fleurs colorés et flamboyants.

Les commandos trouvent à Djibouti le terrain idéal pour leur entraînement au combat en milieu désertique et sur des rivages

inhospitaliers. Ils offrent aussi à *Alindien*, sous l'autorité duquel ils sont placés, ou au commandant supérieur des forces françaises à Djibouti, une capacité d'intervention immédiate pour des opérations spéciales inopinées. Les hommes provenant, selon les besoins, des quatre commandos de Lorient[19] et du commando *Hubert* des nageurs de combat de Saint-Mandrier, sont détachés pour des séjours d'environ quatre mois, sous la direction de l'un des commandants ou seconds, actuellement le capitaine de corvette Martin, à la tête du commando *de Penfentenyo*.

Plusieurs camions sont garés côte à côte dans la cour, et les hommes en short et ample chemise kaki sans manche chargent des caisses sous l'œil attentif d'un premier maître chef d'escouade. D'autres, sous le hangar, graissent leurs armes et les vérifient. L'alerte a été donnée il y a deux heures à peine. Dix-huit hommes seront parachutés en mer demain matin à la première heure pour être recueillis par le *Commandant Bouan*. Départ dans la soirée pour la base aérienne d'Ambouli et embarquement dans la nuit à bord des C160. Décollage prévu avant l'aube.

17. Paris, avec l'amiral Gillier, fin d'après-midi.

Depuis que l'amiral Gillier a quitté Lorient à 14 h 30 en *Xingu* avec deux officiers de son équipe, l'un spécialiste des transmissions, l'autre des opérations, les épisodes s'enchaînent à toute allure.

Aussitôt posé à la base aérienne de Villacoublay où un véhicule l'attend, il file vers le boulevard Saint-Germain, heureusement à contre-sens de la circulation déjà dense ce vendredi après-midi. Pour beaucoup de Parisiens, c'est le début d'un week-end de printemps. Pour Gillier, celui d'une incroyable aventure.

Il pénètre à 16 h 15 dans la cour de l'état-major par l'entrée de la rue Saint-Dominique et s'engouffre aussitôt dans les sous-sols du CPCO où il rejoint les amiraux Teule et Martinez. Tous se connaissent de longue date et travaillent étroitement dès qu'il y a « un coup ». Pierre Martinez est aussi un ancien des commandos, il a précédé Marin Gillier à la tête des fusiliers marins à Lorient. Jean-Pierre Teule, de son côté, a commandé plusieurs navires ; il vient de quitter la Force d'action navale à Brest et il a nombre d'opérations interarmées à son actif. Quelques années auparavant, il a été conseiller du ministre de la Défense, il est donc familier des relations avec le monde politique. Question de langage. Dans une crise de cette nature,

c'est un atout indéniable. L'amiral Valin, qui est passé en début d'après-midi, a quant à lui déjà regagné l'état-major de la marine où il dispose aussi d'une liaison sécurisée avec Lozier, son chef d'état-major, pour ajuster le dispositif d'*Alindien*.

Tandis que le capitaine de vaisseau Isnard fait le bilan des événements et des dernières informations parvenues au CPCO, Teule précise les orientations fixées par le général Georgelin : fermeté, mais pas d'action de force dans les heures qui viennent, sauf si les otages sont en danger. Il faut cependant se préparer à toutes les éventualités. Gillier s'en doutait…

Il ne s'attarde guère avec ses collègues amiraux et rejoint dans une petite salle attenante ses deux accompagnateurs lorientais déjà occupés à consulter des documents concernant *Le Ponant* : des plans et des films du voilier ainsi que des photos et curriculums des membres de son équipage. Ces pièces ont été réunies par l'état-major des armées à la demande de Gillier quelques heures auparavant, dès le déclenchement de la crise. Elles seront précieuses s'il faut intervenir à bord.

Depuis plusieurs années, les armées, particulièrement la marine et les commandos, entretiennent des relations suivies avec les armateurs français au sein du « cluster maritime »[20] dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et de la protection du transit des navires de commerce dans les endroits sensibles. Des liens de confiance se sont noués au fil des contacts, des exercices ou des opérations, si bien que les documents ont été rassemblés rapidement et sans difficulté. Gillier s'imprègne déjà de la géographie des lieux où ses hommes pourraient intervenir brutalement, prélude utile à toute réflexion.

D'une pièce à l'autre, dans la lumière artificielle des sous-sols, il passe ensuite en revue avec les équipes de planification du CPCO, les moyens d'intervention immédiatement disponibles sur le théâtre, à bord des navires ou à la base d'Arta, et ceux qu'il conviendrait d'expédier de France en priorité en fonction des différents scénarios parallèlement en cours d'élaboration. Toutes ces données sont étroitement imbriquées.

Alors qu'il est en pleine discussion, le général Georgelin, descendu de son bureau pour faire le point avec l'amiral Teule, aperçoit Gillier. Il le connaît bien et apprécie ce marin qui a connu tous les théâtres d'opération et mené ces dernières années les missions les plus dangereuses.

Georgelin n'est pas mécontent de voir Gillier partir diriger sur le lieu même de l'action une opération interarmées impliquant plusieurs bâtiments

et des forces spéciales. C'est d'ailleurs lui qui d'habitude, en tant que commandant des fusiliers marins et des commandos, pilote les entraînements de reprise de vive force durant les exercices de contre-terrorisme maritime *Armor* et *Esterel,* conformément au plan Pirate-mer. De son côté, Georgelin gardera à ses côtés pour le conseiller l'amiral Martinez, également familier de ces affaires.

Il ne faut guère de temps au chef d'état-major des armées, qui était à l'Élysée à peine quelques heures auparavant, pour faire part à Gillier de l'ambiance élyséenne et de la détermination du président. Gillier comprend que Nicolas Sarkozy sera très présent dans la conduite de l'affaire et qu'il joue gros.

Il a désormais sa feuille de route. Il file vers Roissy pour attraper l'avion qui décolle dans la soirée vers Djibouti. Il n'a eu le temps de rencontrer ni l'amiral Valin ni le colonel Favier, il n'a passé que quarante-cinq minutes dans les locaux de l'état-major.

18. Base aérienne 188 de Djibouti, après-midi.

C'est l'effervescence dans la salle des opérations de la base aérienne 188 de Djibouti-Ambouli. Pour les pilotes de l'escadron de chasse *4/33* de l'armée de l'air, enfin des affaires sérieuses. L'excitation est à son comble. Le général Lefort, le commandant des Forces françaises à Djibouti (FFDj), lui-même pilote, a donné directement ses consignes au commandant de l'escadron en présence de tout l'état-major opérationnel de la base. Il a eu des contacts directs avec *Alindien* et l'état-major des armées dès que la nouvelle de la prise d'otages du *Ponant* a été connue. Son chef d'état-major, le colonel Thierry Ducret, est en lien permanent avec Lozier, qui l'a informé dans les premiers instants, tant il est clair à ses yeux que les FFDj joueront un rôle essentiel en cas d'opération contre les pirates.

Les pilotes imaginent déjà la suite. Cette fois, ils n'effectueront pas une simple mission de routine au-dessus du désert, mais ils s'envoleront pour un véritable assaut. On envisage un dispositif de cinq *Mirage*, guidés par l'*Atlantique 2* de la marine, avec passes canon s'il le faut, pour un « *show of force* » au-dessus du voilier.

C'est l'euphorie pour ces hommes d'action avides d'aventures et d'exploits qui passent des mois sur le territoire en missions d'entraînement au-dessus d'espaces désertiques. Alors même qu'ils appartiennent « au

gratin » des pilotes de chasse qui regardent d'un air parfois moqueur leurs camarades du transport ou les équipages d'avion de patrouille maritime, il leur arrive ici d'envier les marins ou les transporteurs, souvent engagés dans de « vraies missions ».

La salle opérations est remplie d'une vingtaine d'hommes en tenue de vol. Au centre, un groupe parlant fort s'affaire autour de la table au-dessus des cartes d'aéronautique qui viennent d'arriver des locaux de l'escadron tandis que, dans un coin, d'autres, plus graves ou silencieux, vérifient le fonctionnement de leur arme de poing, resserrent l'attache de leur poignard, ou relisent fébrilement leur carte de la convention de Genève. Chacun selon son tempérament.

Il était tout juste 12 h 30 à la base lorsque le chef de bord de l'équipage *ULYSSE CHARLIE*[21] du détachement *Atlantique 2* a reçu l'alerte sur son téléphone portable. Directement d'*Alindien*. « Vous préparer à décoller dans les meilleurs délais pour repositionner le voilier de croisière français *Le Ponant*, pris d'assaut par des pirates dans le golfe d'Aden. » Les précisions avaient suivi par message. Dès midi, les quatorze hommes, renforcés par deux commandos descendus d'Arta comme conseillers pour cette mission particulière, étaient prêts, n'attendant plus que l'ordre de décollage. Les seules informations recueillies sur *Le Ponant* l'avaient été sur Internet, laborieusement comme d'habitude, car le débit dans cette région d'Afrique est plus que chaotique.

Appartenant à la flottille *21 F* basée à Nîmes-Garons, *ULYSSE CHARLIE* est présent à Djibouti depuis le début mars. Son séjour, prévu pour une quarantaine de jours, est sur le point de s'achever. Un équipage venant cette fois de la base bretonne de Lann-Bihoué avec un nouvel avion doit assurer la relève.

Depuis le début de l'opération antiterroriste « Enduring Freedom », lancée après les attentats du 11 septembre 2001, les avions de l'aéronavale française assurent régulièrement des missions de surveillance du trafic maritime dans le golfe d'Aden et le long des côtes de Somalie. En coopération avec les frégates, ils pistent les navires suspectés de transporter des armes ou d'autres cargaisons illicites. C'est au cours de l'une de ces patrouilles en janvier 2002 que l'un d'entre eux avait découvert le petit cargo syrien *Princess Sarah* aux mains des pirates et donné l'alerte. *Alindien* avait alors pu monter une opération pour libérer l'équipage,

première intervention de la marine française contre les pirates, six ans auparavant.

Conçus principalement pour la lutte anti-sous-marine et la protection des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, les *Atlantique* se sont révélés au fil des années de véritables frégates du ciel, capables de remplir, au-dessus de la mer comme au-dessus de la terre et singulièrement dans les zones désertiques, les missions les plus variées. Ainsi sont-ils régulièrement déployés en Afrique, à partir de Dakar ou de Ndjamena pour surveiller les vastes espaces, servir de PC volant pour des opérations terrestres, ou guider les avions de chasse sur leurs objectifs. Depuis plusieurs mois, *Alindien* leur ordonne des reconnaissances de la côte somalienne pour repérer les différentes implantations des camps de pirates.

Tandis que l'après-midi avance, que les pilotes du *4/33* s'affairent toujours autour de leurs cartes, le chef de bord d'*ULYSSE CHARLIE* reçoit un nouvel appel d'*Alindien* indiquant que *Le Ponant* a été repositionné par les bateaux présents sur zone, que la mission prévue pour ce jour devient sans objet, mais qu'il faut de nouveau se préparer pour un décollage au petit matin, confirmation en sera donnée dans la nuit, avec des directives complémentaires.

19. Golfe d'Aden, à bord du *Commandant Bouan*, 20 h 00 E.

La nuit est complètement noire, pas le moindre rayon de lune. Le vent reste modéré. Le *Bouan* s'est rapproché du *Ponant* d'abord jusqu'à 8 nautiques (environ 15 000 mètres) puis prudemment jusqu'à 3,5, sans feux. Le voilier est parfaitement visible, car il a gardé tout son éclairage de pont et l'illumination des mâts. Avec les reflets qui scintillent sur la mer, il est comme une boule lumineuse, entourée d'un halo. Les veilleurs du *Bouan* le suivent en permanence, et son commandant, qui n'a pas quitté la passerelle, y jette fréquemment un regard à travers ses jumelles, mais à cette distance, il est trop éloigné pour y distinguer une quelconque activité. *Le Ponant* fait route vers les eaux somaliennes à 9 nœuds. En gardant ce cap et cette allure, il devrait y pénétrer en milieu de nuit. S'il faut intervenir de vive force, il n'y a plus que quelques heures. Chacun à bord du *Bouan* en a conscience, Couble a informé son équipage sans détour de toutes les éventualités et la tension est palpable, mélange d'inquiétude devant l'inconnu, mais aussi

fierté d'être là, en première ligne face aux pirates pour tenter de sauver des marins, des compatriotes retenus en otage.

La nuit est silencieuse. On n'entend pas un bruit, juste le ronronnement des moteurs diesels, et à mi-voix les commandements et les comptes rendus. L'abri de navigation est dans la pénombre, à peine éclairé par les modestes lumignons rouges des cadrans réglés à l'intensité minimum et les reflets jaune-orangé des écrans radar. L'écho du *Ponant* surbrille à chaque tour d'antenne. Les marins se concentrent sur leur tâche. Les pirates sont à portée de main, à portée de canon…

Couble retourne les mots qu'il a entendus dans sa tête ; il faut les surprendre, lui a-t-on précisé au cours d'un nouvel appel. Il a fait le nécessaire, avec les moyens du bord. Les artilleurs ont peaufiné les derniers réglages. De son côté, le bosco a longé les 700 mètres d'aussières sur la plage arrière et préparé des flotteurs en bois avec le charpentier. Il est assis avec ses hommes sur un stock de bouts et de filets extraits du fond de la soute, qu'il a l'intention de jeter à l'eau, maillés sur les lignes pour densifier le barrage afin de mieux casser les hélices si la décision en est prise. Couteau en pendant au côté dans leur fourreau de cuir, épissoir[22] à portée de main, les quatre manœuvriers préparent les estropes[23].

Comme pour une partie de pêche.

De son côté, au carré, le médecin-chef Cabalzou a poursuivi les aménagements avec son infirmier pour transformer la pièce en hôpital de campagne. Il a l'habitude. Heureusement il fait beau, simplement un peu de roulis mais sur l'aviso, coutumier des mouvements plus brutaux, personne ne fait attention.

Les autres bâtiments alentour ont maintenant rallié leur poste en écran, selon les directives de Couble, suffisamment loin pour que les pirates ne se doutent de rien. L'*USS Tarawa*, l'*USS Bulkeley* et le *HMCS Charlottetown* sont à une quinzaine de nautiques. Deux bâtiments de la *TF 58* américaine, l'*USS Germantown* et l'*USS Cleveland*, détachés et placés en soutien associé, se maintiennent à distance. Le *Bouan* assure les fonctions d'« *on scene commander* » ou « commandant du lieu de l'action ». Couble se trouve à la tête d'une armada, jamais réunie sous les ordres d'un simple aviso.

À ce moment, il est toujours sous le contrôle du *CTF 150*, mais les Américains comprennent alors, à travers les échanges et préparatifs, que les Français envisagent une action de force. L'information est suffisamment

importante pour que le patron soit prévenu. De son PC de Bahreïn, l'amiral Cosgriff précise à son *CTF* qu'il n'a pas le feu vert pour participer à une telle action.

Couble l'apprend par ses échanges avec ses collègues commandants des autres navires et il pressent qu'il pourrait y avoir des difficultés, mais il dispose maintenant d'un peu de répit : Isnard vient de l'informer par téléphone satellite qu'il recevrait des orientations et des instructions plus précises à l'issue de la réunion interministérielle de 18 h 00 B. En comptant une heure pour la réunion et les trois fuseaux de décalage avec l'heure en service à bord (E), il ne se passera rien avant 22 h 00 E. Il ne restera alors qu'environ trois heures avant l'entrée du *Ponant* dans les eaux territoriales somaliennes.

Couble rassure momentanément ses amis et voisins américains et profite du délai pour descendre au carré. Il n'a pas quitté la passerelle depuis l'annonce de la prise d'otages et il a faim. Il tombe en plein dans le chantier de Cabalzou, mais on lui fait une petite place.

20. Paris, hôtel de Matignon, 19 h 00 B.

Depuis deux heures maintenant, la nouvelle circule en boucle sur toutes les chaînes de radio et de télévision.

Stéphane Fort, qui a eu le premier tuyau en début d'après-midi et qui a passé les heures suivantes au téléphone pour consolider son information auprès de ses correspondants, avait souhaité que sa chaîne garde le scoop jusqu'à 18 heures. De peur d'être doublée, car le bruit commençait à courir les rédactions dès 16 heures, France-Inter lâche la nouvelle dans son journal de 17 heures.

Immédiatement, un communiqué de Matignon confirme la prise d'otages, indique que toutes les familles ont été prévenues, et annonce l'activation du plan Pirate-mer par le Premier ministre depuis 13 h 30 ; les services de l'État sont déjà tous mobilisés. De son côté, la Défense précise que le *Commandant Bouan*, appartenant aux forces navales de l'océan Indien, est sur place et qu'il sera au contact du *Ponant* dans la soirée.

À la Défense comme à Matignon, les téléphones des services de presse crépitent, mais le communiqué de la rue de Varenne et les précisions de l'hôtel de Brienne permettent de donner du grain à moudre et d'amortir le choc, tout comme l'annonce de la réunion interministérielle de 18 heures.

La cour pavée du 56, comme celle du 57, rue de Varenne, dispose de peu de places pour le stationnement des véhicules, et c'est à pied, sous la grisaille, que la plupart des participants rejoignent l'hôtel de Matignon. Seuls les représentants de l'Élysée, et ceux du ministère de la Justice, venant de la rive droite, se font déposer en voiture. Les autres sont à moins de dix minutes de marche, leurs dossiers sous le bras.

Que ce soit au 56, au 57 ou au 59, de la rue de Varenne, au 13, rue Vanneau ou au 32, rue de Babylone, les différents petits immeubles ou hôtels particuliers enserrant Matignon, où sont installés les collaborateurs du Premier ministre – ils sont une soixantaine dans l'équipe de François Fillon, norme ordinaire pour les cabinets qui se sont succédé dans la place –, les réunions interministérielles s'enchaînent du matin jusque tard le soir. C'est là, en présence des conseillers des différents ministres et des hauts fonctionnaires concernés qui viennent plaider leurs dossiers, que les hommes ou les femmes du Premier ministre préparent les arbitrages qui lui seront soumis ou arrêtent en son nom les décisions de leur ressort. Un chargé de mission du secrétariat général du gouvernement prend des notes, et son compte rendu, appelé « le bleu » car il est diffusé dans les jours qui suivent sur des papiers de couleur bleue, fait foi et sert de relevé de décision.

Matignon est du matin au soir une gigantesque machine à arbitrer, à élaborer des positions qui seront celles du Premier ministre, et à prendre des décisions. C'est la machine de l'État. Elle est en route.

Quelques minutes avant 18 heures, le général Denuel a pu joindre au téléphone le Premier ministre, toujours retenu à Bruxelles, et compléter son information car il n'a eu jusque-là que des données fragmentaires transmises par son chef de cabinet dans le courant de la journée.

Spontanément, François Fillon est sur un registre plutôt musclé, et il serait prêt à « taper » sans trop de scrupules sur les pirates pour libérer les otages. Denuel tempère son ardeur. Il esquisse succinctement quelques-uns des scénarios envisageables, ceux-là mêmes qu'il a évoqués dans l'après-midi avec l'amiral Teule et que l'équipe de Martinez s'attache à mettre au point. Il indique aussi l'urgence en raison de l'entrée du *Ponant* dans les eaux territoriales prévue pour le milieu de la nuit.

Et pour cause, Denuel ne donne pas beaucoup de détails, mais François Fillon comprend que les décisions seront lourdes. Il lui demande de

l'informer de la teneur des propos qui seront échangés au cours de la réunion. Il fait confiance au général Denuel, avec qui il a mené avec succès plusieurs interventions délicates en mer au cours des derniers mois, et lui laisse le soin de mesurer les enjeux en écoutant les différents protagonistes. Ils conviennent de se rappeler dans la soirée : François Fillon doit participer à un dîner européen, avant de regagner Paris dans la nuit.

En cette fin d'après-midi du 4 avril, les hautes autorités politiques françaises, président de la République et Premier ministre, sont ainsi toutes deux sur des positions plutôt allantes. Volonté de donner une image de fermeté à l'opinion publique, sentiment que l'honneur de la France est en jeu, alors que plusieurs ressortissants ont été pris en otage par des va-nu-pieds, à la barbe des unités de la marine, crainte de se voir embarquer dans une affaire et des négociations qui peuvent durer des mois et fragiliser l'image de l'État, autant de considérations auxquelles François Fillon et Nicolas Sarkozy sont l'un comme l'autre indéniablement sensibles.

L'« inter » de 18 heures, qui se tient dans la salle étroite du rez-de-chaussée du 56, va faire évoluer la donne.

Tandis que les représentants du COS expliquent la difficulté d'arrêter un navire non coopérant à la mer sans intervention lourde, le général Coulloumme-Labarthe, n° 2 du secrétariat général à la Défense, fait part de la réserve du président de la compagnie CMA/CGM, Jacques Saadé, à toute intervention armée. Avant la réunion, Coulloumme-Labarthe a été longuement en contact avec Pierre de Saqui, conseiller du président Saadé pour les affaires de sécurité.

Plusieurs autres participants expriment leurs interrogations sur une intervention lourde. La DGSE se montre prudente. À la réflexion, les conseillers paraissent plus réservés que les politiques. Ils sont dans leur rôle. De son côté, l'amiral Teule propose le mode d'action élaboré plus tôt dans l'après-midi à l'état-major des armées et validé par le général Georgelin.

Sous la double présidence du conseiller diplomatique et du général Denuel, la réunion ne s'éternise pas. À ce stade, les conclusions des échanges sont claires. Il est confirmé que la direction stratégique est assurée par Matignon, l'Élysée étant régulièrement tenu informé, la conduite opérationnelle de l'action revient au ministère de la Défense tandis que les Affaires étrangères se voient confier la délicate tâche de la communication, tant les aspects internationaux paraissent déterminants.

Il est aussi arrêté, sous réserve de l'approbation du Premier ministre, que pour les heures qui viennent la voie de la négociation est privilégiée, mais que toutes les options militaires restent ouvertes, et qu'à cet effet les dispositions seront prises pour l'acheminement sans délais d'un échelon précurseur pour une intervention lourde. Une nouvelle réunion interministérielle est convoquée pour samedi matin. La nuit est tombée sur Paris, les conseillers regagnent leur ministère. De Bruxelles, le Premier ministre donne son feu vert à Denuel.

Dès le retour de l'amiral Teule et de ses accompagnateurs au CPCO, l'ordre est donné de parachuter le lendemain matin dixhuit commandos en provenance d'Arta à bord du *Commandant Bouan* pour pouvoir réagir si la vie des otages est brutalement menacée.

---

1. Le système « INMARSAT C » : système de communication par satellite transmettant des messages électroniques.

2. Dans les armées françaises, la plupart des grands commandements et des commandements de théâtre sont désormais des commandements interarmées, ce qui explique la présence d'officiers et de sous-officiers de l'armée de terre et de l'air au sein de l'état-major d'*Alindien*.

3. Task force 150 : force navale multinationale mise en place en octobre 2001 dans le nord de l'océan Indien pour lutter contre le terrorisme.

4. M/V : *Motor Vessel*. Navire de la marine marchande.

5. F/V : *Fishing Vessel*. Navire de la marine marchande.

6. Il s'avérera plus tard que c'est le même *Burum Ocean* qui a servi à l'attaque du *Ponant.*

7. CPCO : voir la description et le fonctionnement du centre de planification et de conduite des opérations de l'état-major des armées (chapitre I-4).

8. Selon la nomenclature de l'OTAN, les fonctions d'un état-major sont dénommées par la lettre J (« *joint operations* ») suivie d'un chiffre pour la fonction : J1 : personnel, J2 : renseignement, J3 : opérations, J4 : logistique, J5 : planification et politique.

9. HMCS : *Her Majesty's Canadian Ship.* Marine canadienne.

10. SGDN : depuis le 13 janvier 2010, le secrétariat général à la défense est devenu le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, SGDSN, après regroupement avec le secrétariat général de la sécurité intérieure.

11. USS : *United States Ship*. Flotte américaine.

12. Ambassadrice de France au Kenya (voir II-24).

13. L'amiral Édouard Guillaud remplacera le général Georgelin comme chef d'état-major des armées le 25 février 2010.

14. Le 13 mai 2007, Erick Schmitt, surnommé « human bomb », prend des enfants en otages dans une maternelle de Neuilly.

15. Le cérémonial maritime prévoit que lorsqu'une autorité monte à bord d'un navire ou le quitte, le factionnaire salue et commande d'une voix forte : « Sur le bord ! » À ce commandement, les hommes présents sur le pont rectifient leur position et s'immobilisent. S'il y a un gabier à la coupée, celui-ci siffle pendant la montée ou la descente de l'autorité à l'aide de son sifflet de manœuvre.

16. Maître d'équipage.

17. Cet épisode a été évoqué par le journal *Le Point.* Il n'a jamais été confirmé par les autorités françaises, ce qui est dans la logique des choses, puisque les services secrets agissent par définition… dans le secret. Il est mentionné dans ce récit pour indiquer que tous les moyens de l'État ont pu être mis en œuvre pour sauver les otages.

18. Voir chapitre I-11, p. 47.

19. Les quatre commandos de Lorient sont à cette époque *Jaubert, de Montfort, Trépel* et *de Penfentenyo*. Un nouveau commando, *Kieffer,* a été créé en mai 2008.

20. Association regroupant cent vingt entreprises et fédérations du monde maritime français.

21. *ULYSSE CHARLIE* : indicatif attribué à l'équipage (un équipage est normalement constitué pour une durée de trois ans). On peut aussi attribuer à l'avion un indicatif lié à une mission particulière. Ce sera le cas le 11 avril : l'aéronef utilisé par l'équipage *ULYSSE CHARLIE* recevra l'indicatif *PELICAN C.*

22. Épissoir : poinçon métallique au moyen duquel les matelots écartent les brins d’un cordage pour faire une épissure.

23. Estrope : ligne attachée sur la maîtresse corde.

Chapitre II
Samedi 5 avril

21. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, au petit matin.

Grâce à la position communiquée et tenue à jour par le *Bouan, ULYSSE CHARLIE* n'a pas de difficulté à trouver *Le Ponant*. Avant qu'il ne soit directement repéré par le veilleur installé dans la bulle du nez vitré de l'avion, le voilier est facilement détecté par le pilote grâce à l'AIS, le système d'identification automatique entre les navires, dont dispose l'*Atlantique 2* pour ses missions de surveillance maritime, et aussi par la caméra infrarouge FLIR. *Le Ponant*, qui navigue alors au moteur – il a probablement amené ses voiles dans la nuit en raison des rafales qui ont soufflé à plus de 30 nœuds –, fait route au sud à 10 nœuds, en limite des eaux territoriales somaliennes. Le *Bouan* marque le voilier à 10 nautiques sur son arrière.

Comme prévu la veille, confirmation en a été donnée dans la nuit par *Alindien*, l'*Atlantique* a décollé de Djibouti deux heures auparavant, à 3 heures locales. Mais pas question de démonstration de force avec guidage des avions de chasse.

Les ordres que détient le lieutenant de vaisseau Franck Schmittlin, le commandant de bord, prévoient une reconnaissance aérienne du *Ponant* pour des prises de vue, puis le soutien de l'opération de largage des commandos à proximité du *Bouan*, et le marquage du voilier en relève de l'aviso lorsque celui-ci récupérera les hommes et le matériel parachuté par l'avion de l'armée de l'air.

Au moment où l'*Atlantique* a quitté le parking pour s'aligner sur la piste de décollage, une intense activité était visible autour du *C160* de transport, entouré de camions et d'élévateurs, sous la lumière électrique des projecteurs. Les quatorze hommes de l'*Atlantique* et leurs deux camarades des commandos ont peu dormi, après la rude journée d'attente de la veille, et plusieurs profitent du calme du transit pour un petit complément de sommeil, la tête enfoncée dans leur blouson de vol.

L’avion a contourné le territoire somalien par le nord, il s’est tenu à l’écart des eaux territoriales, puisqu’il n’y a pas eu d’autorisation de survol. Les aéronefs américains qui opèrent à partir de Djibouti s’affranchissent de cette contrainte lorsqu’ils partent en patrouille, mais les Français la respectent. Il a ainsi fallu environ deux heures pour parvenir jusqu’au *Ponan*t, au-delà du cap Gardafui qui marque la corne orientale de l’Afrique.

À l’approche de la zone d’opération, les hommes de l’*Atlantique* se sont frotté les yeux, une moque de café préparé dans la petite cuisine à l’arrière de l’avion a circulé jusqu’au poste de pilotage, et ils se concentrent maintenant sur leurs tâches ou leurs instruments. Les spécialistes de la prise de vue photo sont collés aux hublots ou au plexiglas du nez, avec leurs appareils et leurs caméras. Les deux commandos sont aussi en alerte, l’un à la veille, aux côtés du coordonnateur tactique pour suivre la situation et avoir un œil sur l’infrarouge, l’autre en renfort à la radio. Pour tous, la situation est nouvelle, ils n’ont encore jamais eu affaire aux pirates.

L’enseigne de vaisseau Molina est maintenant aux commandes. C’est un jeune pilote déjà expérimenté qui a effectué de nombreuses missions opérationnelles, notamment en Côte-d’Ivoire à la poursuite de bandes rebelles. Arrivant par le nord, il vient d’apercevoir les trois mâts du *Ponant*, les voiles ramassées sur les bômes, et la coque blanche, effilée. Deux petites embarcations légères avec moteur hors-bord sont à la remorque, plus sombres. Les mêmes, pense-t-il, qui ont permis l’abordage et qui sont conservées par les pirates pour leurs mouvements ultérieurs ou pour s’échapper si l’opération tourne court. Elles cahotent en tirant sur leur amarre, car le vent continue de souffler, soulève du clapot, et blanchit les crêtes des vagues.

Vers l’ouest, au-delà du moutonnement de la mer, le relief montagneux et abrupt de la côte somalienne s’élève dans un mélange d’ocre et de gris, de rouge et de beige, éclairé par le soleil qui monte dans le ciel d’un bleu encore pâle. Un voile poussiéreux plane audessus de ces rivages inhospitaliers où l’on ne distingue aucun abri.

Molina réduit la vitesse et descend vers le voilier. *Alindien* a prescrit de ne pas s’approcher à moins de 1 000 mètres du *Ponant* pour se prémunir d’un tir de roquette ou d’autres armes légères d’infanterie. Pour le moment, l’équipage n’a aucune information sur le type d’armement dont disposent les pirates. C’est l’une des missions de l’*Atlantique* d’essayer de le

déterminer. Le jour est maintenant levé et l'éclairage paraît suffisant aux observateurs pour mener à bien les investigations.

Molina entame une première passe à 1 000 mètres d'écartement et 100 pieds[1] de hauteur, c'est-à-dire moins de 30 mètres, pour réaliser différentes prises de vue numériques et des enregistrements infrarouges. Le but est d'abord de déterminer le nombre de terroristes et d'évaluer leur armement. Aussi près de la surface de l'eau, l'*Atlantique* n'est guère plus haut que la mâture du *Ponant*, le pilotage d'un gros avion, 46 tonnes et 38 mètres d'envergure, demande une grande maîtrise et une extrême précision, surtout lorsqu'il aborde des virages, et que l'aile ne surplombe la mer que de quelques mètres. Molina a l'habitude.

Un premier pirate affalé sur un RPG est visible sur le roof du *Ponant*, tandis qu'à proximité, deux membres de l'équipage assurent la conduite du voilier. L'homme est visiblement surpris par l'avion qui arrive de l'arrière et il peine à réagir. Deux autres, plus attentifs, probablement alertés par le vrombissement des moteurs, se précipitent vers la passerelle.

Molina vire sur l'aile et entame une deuxième boucle. Le pirate maintenant très agité met en joue son lance-roquettes avec de grands moulinets de bras et suit le déplacement de l'avion qui reste en limite de portée de l'arme. À bord de l'*Atlantique*, on ne perçoit pas de tir, mais une dizaine d'autres membres d'équipage sont repérés au passage sur l'un des ponts du bateau, assis à même le sol, dans le soleil du matin.

Soudain, alors que l'avion a déjà fait plusieurs passes en se maintenant à distance, la VHF se met à cracher. Molina reprend de l'altitude pour capter le message dans les meilleures conditions. On entend nettement les voix, c'est un dialogue entre le commandant du *Ponant* et l'un des terroristes, dans un anglais approximatif. Le commandant emploie des mots sommaires, son interlocuteur balbutie. Molina et ses collègues comprennent, c'est une conversation volée, à dessein.

Apparemment, le commandant Marchesseau s'adresse à son interlocuteur pirate, et dans le même temps il appuie intentionnellement sur l'alternat de la radio, en cachette, dans l'espoir que l'émission sera entendue par l'avion ou les bateaux alentour. Il a certainement profité de la confusion née de la présence de l'avion pour saisir le combiné. La conversation est soigneusement enregistrée. En fait, Marchesseau a déjà réussi à utiliser ce stratagème quelques heures plus tôt et son premier échange avec les pirates a été capté par le *Bouan*, qui l'a aussi enregistré.

Au fil des propos, il apparaît que le bateau fait route vers le port de Hafoun, en Somalie, qu'à cet endroit les pirates ont l'intention de débarquer et de le laisser reprendre sa route. La voix du commandant paraît confiante et assurée en dépit de la situation, et les échanges sont cordiaux.

Marchesseau poursuit. Il demande aux pirates de permettre aux membres de son équipage de s'installer à l'ombre, car le soleil commence à taper fort. L'interlocuteur accepte. Sa voix est calme, mais l'élocution plutôt laborieuse, voire pâteuse, comme s'il était drogué. Le khat, pense aussitôt Molina, qui connaît les habitudes de la région. L'homme a dû brouter toute la nuit, et Molina imagine son regard vitreux, sa joue gonflée, l'écume verdâtre autour de la bouche.

Il y a un peu plus d'une heure que l'*Atlantique* tourne à proximité du *Ponant*, lorsque le contact radio est établi avec le *C160* qui a décollé de Djibouti à 5 heures avec les dix-huit commandos et sa cargaison de colis. Lui aussi a contourné les eaux territoriales, et il sera sur zone dans quarante minutes. Molina lui communique les dernières informations ainsi que la météo. L'opération « Tarpon » va pouvoir commencer dès que l'aviso se sera éloigné hors de la vue des pirates et aura rejoint le point de largage. À l'*Atlantique* maintenant, qui a engrangé sa moisson de photos et de films, d'assurer le pistage du *Ponant*, jusqu'au retour du *Bouan*. Molina reprend de la hauteur.

Après l'extrême concentration du survol à basse altitude, et des passes rapprochées à proximité du *Ponant*, la tension diminue à bord de l'aéronef. Molina a passé quelques instants le manche à son commandant de bord. Pour se dégourdir les jambes, les uns et les autres circulent par rotation dans l'étroite carlingue encombrée d'armoires électroniques. Le radio, qui assure aussi l'intendance, a gagné le petit réduit de l'arrière et prépare des sandwichs, aidé par l'un des deux commandos. Les casse-croûte et le café passent de main en main jusqu'au cockpit. Les opérateurs récupèrent soigneusement les cassettes des appareils numériques et des caméras et commencent l'exploitation des photos. L'observation directe du *Ponant* a permis d'obtenir nombre de renseignements utiles sur les pirates et leurs armements, déjà transmis à *Alindien*, mais l'examen détaillé des images, sous tous les angles, en procure bien d'autres.

Grâce à la radio que chacun peut écouter à bord de l'appareil, les hommes de l'*Atlantique* suivent maintenant en direct le déroulement du « Tarpon » à travers les échanges entre le *C160* et l'aviso, et comprennent

que l'opération est longue et fastidieuse, nécessitant de nombreux passages de l'avion. L'aviso ne dispose que de modestes embarcations pneumatiques faiblement motorisées, et il faut du temps pour récupérer un à un les dix-huit hommes, les dix-huit gros colis, puis les deux embarcations *Futura* dans le clapot des vagues, dégrafer les parachutes alors que le vent s'engouffre dans leurs voiles, remorquer une à une les caisses garnies de flotteurs, les hisser à bord à l'aide des bossoirs, alors que le bâtiment stoppé roule et dérive en travers du vent. Il faut encore les stocker dans le bon ordre, en fonction de leur utilisation future et les saisir avec soin pour éviter les mouvements intempestifs au roulis ou au tangage, alors que la plage arrière et le pont de l'aviso sont déjà étroits et encombrés par les installations de manœuvre. Le *Bouan*, comme les autres bateaux de la marine, est régulièrement entraîné à ces opérations de récupération en haute mer, mais celle-ci est d'une particulière complexité en raison du volume important et de la sensibilité des matériels, et plus de deux heures s'avèrent nécessaires pour la mener à son terme.

Molina profite des derniers instants sur la zone pour entreprendre une reconnaissance photo de la côte entre *Le Ponant* et le port d'Hafoun afin de repérer d'éventuels complices des pirates et disposer d'informations fraîches pour des opérations ultérieures, mais rien de suspect n'éveille l'attention de l'équipage. En reprenant la direction du nord pour contourner le cap Gardafui, il aperçoit encore l'*USS Tarawa*, toujours en soutien dans les parages, ainsi que la frégate canadienne *HMSC Charlottetown.* Le contact est établi au passage avec les deux navires, et les échanges, comme toujours entre les marins engagés loin de chez eux dans des opérations délicates, sont chaleureux.

Il est 11 h 30 locale lorsque *ULYSSE CHARLIE* se présente à l'atterrissage après un transit sans histoire sur la bordure sud du golfe d'Aden au cours duquel on a aperçu Bossasso, Berbera, puis au loin la petite ville d'Arguesha, proche de la frontière. Il y a plus de huit heures que l'avion a quitté Djibouti.

Les hommes de l'équipage sont fatigués, mais la mission n'est pas terminée. Aussitôt l'avion posé et garé au parking, ils se hâtent de le ranger avant de gagner le « *shelter* », une sorte d'Algeco aménagé qui leur sert de PC, afin de procéder au débriefing, de rédiger les comptes rendus, d'habiller des photos, et de transmettre l'ensemble des documents. Ils rejoignent enfin le mess pour déjeuner.

Dès qu'ils les voient entrer dans la salle à manger, les aviateurs du *4/33* déjà installés à table se précipitent pour demander des nouvelles. Ils veulent des détails. De leur côté, les pilotes de *Mirage* sont toujours en alerte. Une intervention musclée est pour le moment toujours écartée, leur a dit le général Lefort lui-même au briefing de la matinée, mais la situation peut évoluer brutalement et ils veulent encore y croire.

Tandis que les conversations se prolongent, les techniciens du détachement qui ont pris le relais des volants auscultent l'avion, car une visite attentive est de règle après chaque mission. Le vol s'est déroulé sans ennui technique, et l'équipage n'a signalé aucun incident, pourtant les mécaniciens découvrent une anomalie à l'entrée d'air du moteur droit, due à un mauvais fonctionnement du système d'antigivrage. Le chef du détachement est immédiatement prévenu. Il apparaît rapidement que l'avarie nécessite des pièces de rechange qu'il faut faire parvenir de métropole. L'avion est immobilisé au sol.

Tandis que les quatorze hommes ont regagné leurs quartiers pour dormir, la décision de détacher un deuxième aéronef est prise l'après-midi même par l'état-major de la marine après de nombreux échanges entre le chef du détachement et le commandement de l'aéronavale. L'état-major des armées approuve. Ce nouvel avion pourra convoyer les pièces et sa présence contribuera à renforcer le dispositif autour du *Ponant*, permettant un vol quotidien. Il pourrait être là dès lundi.

Mais demain, quelle que soit la suite des événements, il n'y aura pas de vol.

22. À bord du *Bouan,* fin de matinée.

Pour Couble, comme pour ses marins, l'opération « Tarpon » a été longue et délicate, mais les dix-huit hommes d'Arta, les colis et les deux vedettes *Futura* ont été récupérés sans casse. L'aviso est plein comme un œuf et on se serre pour faire de la place aux nouveaux venus. Ils ne sont d'ailleurs pas exigeants, ils ont l'habitude des installations rudimentaires.

Pour l'heure, le *Bouan* file à bonne vitesse pour rejoindre *Le Ponant*, qu'*ULYSSE CHARLIE* leur a de nouveau confié. Cette allure vive convient bien à la mécanique, car après plusieurs heures de manœuvres à faible vitesse, les moteurs ont besoin d'un solide décrassage. Ce n'est pas le moment de risquer une avarie. Il a été indispensable de régler la question

des poubelles qui s'accumulaient depuis plusieurs jours plage arrière, plus de 10 m^3, et se résoudre à immerger les sacs qu'on rapporte d'habitude jusqu'à l'escale pour les déposer à terre. Impossible cette fois-ci. Les cuisiniers les ont lestés avec des gueuses, et tout a été filé dans le sillage. Les paquets ont rapidement disparu.

Couble est rassuré depuis que le CPCO l'a informé qu'une intervention musclée sur *Le Ponant* n'était plus d'actualité. Le coup de fil est parvenu à 23 h 00 E, puis les choses se sont précisées au cours de la nuit tandis que l'officier en second assurait la suppléance et qu'il pouvait prendre quelques heures de repos. Juste avant 1 h 00 E, le *Bouan* était repris sous commandement national et recevait l'autorisation d'entrer dans les eaux territoriales, tandis que la directive « Tarpon » tombait à 4 h 30 E.

Quelques heures à peine pour préparer le bateau… Personne à bord n'avait pratiqué une telle opération, sauf à s'y être entraîné dans la période de mise en condition opérationnelle, et de nouveau avec le concours des Forces françaises à Djibouti (FFDj) lors de l'arrivée dans les parages. Seul le capitaine d'armes avait plusieurs expériences, mais du côté des commandos.

La tentation est de trop se précipiter alors que la patience est de mise pour ramasser individuellement chaque homme et chaque colis.

Couble est satisfait : tout s'est bien passé malgré la longue séquence. Heureusement, le *C160* et l'*Atlantique* en surveillance avaient suffisamment de potentiels pour tourner dans le ciel pendant les opérations de ramassage. Son souci reste maintenant celui du niveau de ses soutes à gazole puisqu'il n'est plus qu'à 18 % de réserves. C'est un seuil anormalement bas pour un bâtiment de surface qui doit faire en sorte de ne jamais descendre audessous de 50 %. Il est vrai que les circonstances ont été exceptionnelles puisque l'approvisionnement prévu à l'escale au Yémen n'a pu avoir lieu, que le déroutement vers *Le Ponant* a empêché de ravitailler à la mer après l'appareillage et que le ralliement du voilier a été conduit à vitesse maximale. À 22 nœuds, le *Bouan* consomme 27 % en 24 heures. Heureusement, la vitesse du *Ponant* ne dépasse pas 10 nœuds, et à cette allure la consommation est réduite. Le *Var* devrait être dans les parages dimanche matin et un ravitaillement à la mer est déjà programmé. Pour autant, Couble n'a que peu de marge de manœuvre si un événement nouveau devait survenir d'ici là.

Il n'est plus question de s'opposer à la progression du *Ponant* vers le sud, ou de le prendre d'assaut avec les hommes d'Arta pour récupérer les otages de vive force, mais la situation peut rapidement basculer si un incident se déclenche à bord du voilier, si leur vie paraît menacée, ou que les pirates tentent de les débarquer ou de les séparer. Couble a bien compris de ses entretiens téléphoniques avec l'état-major des armées comme avec *Alindien* que ce dernier point constitue une ligne rouge pour les autorités françaises car il deviendrait impossible de suivre les otages et de les localiser en territoire hostile.

Pour le moment, les pirates n'en ont pas manifesté l'intention lors du passage au Ras Asir au petit matin et devant Hafun en début d'après-midi. Mais Couble reste vigilant et les veilleurs scrutent *Le Ponant* avec grande attention, car un simple skiff suffirait à débarquer un ou plusieurs otages. Il faudrait alors lancer les commandos selon les directives reçues en fin de matinée.

Ils sont prêts. Aussitôt séchés, changés et restaurés, les dix-huit hommes n'ont pas perdu de temps pour déballer les colis, reconstituer et préparer leur matériel d'intervention et contrôler les armes. De leur côté, le charpentier et les boscos ont installé sur la plage arrière un système de madriers pour mettre à l'eau très rapidement les *Futura* déjà rééquipées de leurs moteurs et de l'accastillage spécifique. Un aviso n'a pas été conçu pour mettre en œuvre des commandos, mais comme toujours dans la marine, on « fait avec », et le jeune équipage du *Bouan,* stimulé par les circonstances exceptionnelles qu'il a conscience de vivre, ne manque pas d'imagination.

L'aviso navigue maintenant à 2 nautiques environ du *Ponant* et aucun mouvement sur le pont du voilier ne peut échapper à l'attention des veilleurs. À l'est, la ligne du rivage est visible, mais de loin on ne distingue rien qu'une côte basse et monotone, sans véritable relief. Le radar donne un trait presque continu, probablement une dune de sable. Les escarpements montagneux du matin et les falaises déchiquetées, au pied desquelles on imagine le harcèlement écumeux des vagues, ont fait place au désert. C'est plus sournois.

Il est 16 h 30 à bord lorsque l'un des veilleurs alerte le commandant. Couble saisit ses jumelles et les pointe sur le voilier. Deux des pirates font de grands gestes et un groupe de plusieurs filles montent vers la passerelle

en désordre, poussées par un troisième larron visiblement agité. À cette distance, on n'entend que le bruit de la mer.

Que se passe-t-il à bord du *Ponant* ? Couble met les commandos en alerte.

23. Hôtel de Matignon, réunion interministérielle, 11 h 00 B.

Le colonel Favier, retenu au CPCO, n'a pas assisté à l'interministérielle de la veille, mais les échos qu'il en a eus l'ont laissé sur la réserve, car il a le sentiment que les participants n'ont pas convenablement appréhendé la dimension atypique de la crise. De son côté, le général Denuel a ressenti le besoin d'informer plus complètement l'assistance de l'état de la piraterie autour de la corne de l'Afrique afin que les représentants des ministres disposent des éléments suffisants pour étayer leur réflexion.

La nouvelle réunion qui démarre ce samedi 5 avril, à 11 heures, à Matignon, va permettre ces indispensables mises au point. Après que les officiers du CPCO ont présenté le compte rendu exhaustif des derniers événements de la nuit et de la matinée, ainsi que la situation opérationnelle autour du *Ponant*, le colonel Favier rappelle la nécessité de poser rapidement les bases d'une négociation solide. Il convient pour cela, insiste-t-il, d'être au plus tôt au contact de l'armateur pour l'assister dans cette entreprise excessivement délicate pour laquelle le GIGN a développé une expertise reconnue. Il a d'ailleurs envoyé d'initiative deux négociateurs régionaux de Marseille auprès de la compagnie, si d'aventure les pirates s'étaient déjà manifestés dans la nuit. Un dispositif plus complet est en route pour Marseille et pourrait rejoindre le siège en toute fin de matinée. Favier précise encore que ses gendarmes travaillent étroitement depuis la veille avec la Défense, et qu'un premier détachement de dix hommes du GIGN est prêt à partir dès le lendemain matin pour l'océan Indien. L'idée est d'engager au plus vite un groupe capable de mener un assaut d'urgence avec les commandos marine si la situation à bord venait à dégénérer. Deux hommes de cet échelon précurseur pourraient rejoindre l'amiral Gillier, pour participer à une éventuelle négociation. Le reste du détachement rejoindra les éléments du commando *Hubert*, qui embarquent déjà leur matériel d'assaut dans un avion de transport tactique quelque part sur une base aérienne.

Les représentants de la DGSE observent de leur côté que la prise d'otages a eu lieu à l'étranger et non pas sur le territoire national et que leur expertise aussi sera indispensable auprès de l'armateur. Ils expriment en outre des réserves sur des initiatives trop appuyées de l'État dans le traitement de l'affaire, au risque d'un moindre engagement de l'armateur. La discussion s'engage sur ce thème qui est au cœur de la gestion de la crise : quel doit être le degré d'implication de l'État dans une affaire qu'on peut aussi considérer comme privée ?

À ce stade, le général Denuel et son collègue diplomate, qui président tous les deux la réunion, se gardent de conclure, mais évidemment la question est ouverte. Elle est éminemment politique, le Premier ministre et le Président ne manqueront pas d'exprimer un avis. Du moins auront-ils à trancher.

Denuel invite ensuite les spécialistes de la direction du renseignement militaire à brosser le tableau de la piraterie afin d'éclairer les participants sur ce que pourrait être l'évolution des événements à la lumière d'affaires récentes. Ils sont venus avec des cartes et des photos qu'ils distribuent à l'auditoire. Pendant que les documents circulent, l'un des officiers rappelle que la piraterie est une pratique traditionnelle dans la région, qu'elle disparaît des côtes somaliennes sous la dictature de Siad Barre, mais connaît un nouvel essor au début des années 1990 à la suite de la désintégration du pays. D'abord simple réponse des pêcheurs de la côte au pillage de leurs eaux par des équipages venus du Yémen puis d'Asie, qu'aucune autorité n'est plus en mesure de chasser, elle se développe progressivement bien au-delà des eaux territoriales, devenant une source importante de revenus pour les populations côtières. Les rançons de plus en plus élevées attirent les convoitises.

À leur arrivée au pouvoir en juin 2006, les « tribunaux islamiques », alors en quête de respectabilité, condamnent le phénomène et coupent quelques mains. La prise de contrôle des villes côtières d'Harardere et d'Hobayda en août prive les pirates de leurs bases principales, mais les attaques reprennent avec vigueur à la chute des islamistes en janvier 2007, malgré la présence des alliés de la *TF 150* engagés dans la lutte contre le terrorisme dans le golfe d'Aden. La lutte contre la piraterie en mer se révèle difficile parce que les zones à surveiller sont immenses, que les pirates agissent de façon fugace et qu'il faut les prendre sur le fait si l'on veut les condamner.

Le paiement de rançons importantes – celle du *Danica White* dépasse le million de dollars, précise l'officier – permet à l'évidence aux pirates de perfectionner leur armement et leur matériel pour préparer de nouvelles attaques.

D'affaires récentes, ajoute encore le militaire, on peut retenir qu'il faut en général peu de temps aux pirates pour réclamer des rançons et que les marins des équipages sont rarement séparés ou débarqués de leur navire. On observe que les commanditaires ne sont pas à bord lors des assauts, mais qu'ils utilisent des intermédiaires pour la négociation, et que ceux-ci estiment avec précision la capacité des armateurs à payer les rançons. Les groupes en charge de la négociation et de la perception des fonds semblent disposer d'une bonne implantation vis-à-vis de clans ou des milices privées intervenant dans les régions côtières.

Au fil du temps, les pirates se seraient regroupés en deux ou trois organisations de plusieurs dizaines de personnes, et il est probable que d'anciens officiers de la marine somalienne leur servent de conseillers. Ces regroupements n'excluent pas l'existence de structures plus petites ou d'opérateurs individuels financés par la diaspora. Trois camps, dénommés par les pirates eux-mêmes Great Pumpkin, Spike et Woodstock, seraient installés dans la région d'Harardere et disposeraient d'une organisation permettant de détenir quatre bâtiments. Ceux-ci sont gardés par des équipes de dix à quinze paramilitaires s'entraînant au tir et relevés régulièrement. Des affûts ont été observés sur les bateaux retenus, une mitrailleuse russe DSHK-M38 de 12,7 mm montée sur tripode a même été repérée à bord du *Danica White*. C'est une redoutable arme de guerre, et sa photo qui circule impressionne fortement l'auditoire.

On a aussi observé, ajoute le spécialiste du renseignement, la présence de fusil M16 et d'AK 47. Les pirates, précise-t-il encore, n'hésitent généralement pas à se servir des otages comme bouclier humain comme ils l'ont montré face aux intimidations des Américains à la suite de l'attaque du paquebot *Seabourn Spirit* en novembre 2005.

Les liaisons avec les camps pour le ravitaillement et les transferts de personnels, poursuit-il, sont assurées par les skiffs, tandis que les pirates utilisent la VHF et le téléphone pour leurs communications et la négociation des rançons.

Au-delà des considérations strictement militaires et techniques qui permettent aux représentants des ministères, dans la salle feutrée de l'hôtel

de Matignon, de mesurer la complexité de la situation et la matérialité des risques, notamment grâce aux photos, la question d'éventuelles connexions avec des organisations terroristes est évidemment au cœur des préoccupations de l'assistance, d'autant que *Le Ponant* se dirige toujours vers le sud, où l'activisme islamiste est vigoureux.

Pour le moment, répondent les militaires, rappelant l'attitude des tribunaux islamistes lorsqu'ils étaient au pouvoir, aucun lien n'a pu être établi, mais les solidarités de clans peuvent permettre une certaine osmose. Le doute subsiste donc, conclut l'officier.

Le général Denuel précise alors que la cellule de crise interministérielle est désormais en place au ministère de la Défense à proximité du CPCO et qu'elle se réunit deux fois par jour, tandis que les Affaires étrangères assurent régulièrement la communication.

Sauf élément nouveau au cours de l'après-midi ou dans la nuit devant entraîner une réaction ou une décision du gouvernement, il n'est pas prévu de nouvelle réunion dimanche. Le prochain rendez-vous est fixé à lundi.

24. Ambassade de France à Nairobi, milieu d'après-midi.

Nairobi, la capitale du Kenya, est la plaque tournante de la diplomatie pour l'Afrique orientale et la région des Grands Lacs. La plupart des pays y entretiennent des ambassades, les principales organisations internationales sont largement représentées et de multiples officines s'activent à la croisée d'innombrables réseaux. Les autorités ou factions somaliennes disposent de correspondants et de bureaux, y séjournent ou y transitent, et il se noue ou se dénoue dans la capitale toutes sortes de conciliabules.

Au neuvième étage du Barclays Plaza Building, l'ambassade de France est depuis la veille aux premières loges. C'est en effet l'ambassade à Nairobi qui traite des affaires de la Somalie, puisque nous n'avons pas de représentation diplomatique dans ce pays.

Depuis qu'ils ont été informés par le département de la prise d'otages à bord du *Ponant,* l'ambassadrice Élisabeth Barbier et son collaborateur le diplomate Jérémie Robert n'ont guère eu de répit.

Heureusement, la piraterie n'est pas un sujet qu'ils découvrent ce jour-là, parce qu'ils ont été largement impliqués dans la mise en place de l'opération « Alcyon » de protection des cargos du Programme alimentaire mondial (PAM)[2]. En relation avec son collègue parisien Mathieu Gressier[3],

Jérémie Robert a été aux avant-postes pour traiter de la question des prisonniers et de l'accès dans les eaux territoriales. En outre, chaque fois que les bateaux de la marine française qui conduisent les escortes relâchent à Mombasa après leur mission, les deux diplomates rencontrent leurs commandants. C'est l'occasion pour eux d'entretenir le courant de relations, d'avoir des informations directes sur les pratiques des pirates et l'évolution du paysage, et de côtoyer dans le même temps les marins ou les militaires kenyans, généralement bien informés.

Il fait chaud et humide à Nairobi en ce début d'après-midi, déjà plus de 30°, avec un temps orageux et le ciel chargé de gros nuages. Dès l'appel de Paris, l'ambassadrice a contacté son collègue somalien Mohamed Nur « Americo » pour l'informer de l'affaire, puis dans la soirée a averti le général Darwish, chef des services secrets somaliens. Darwish est un personnage à la réputation plutôt musclée, très influent auprès de son gouvernement.

Dans la soirée, Jérémie Robert réussit à joindre de nouveau les deux interlocuteurs, et Darwish ne faillit pas à sa réputation :

« Vous pouvez les écraser, assène-t-il sans autre précaution à Robert ; ce sont des bandits. Faites-en ce que vous voulez ! Rentrez s'il le faut dans les eaux territoriales pour les combattre. »

Samedi matin, Élisabeth Barbier s'entretient avec le président Yusuf[4] lui-même et le Premier ministre Norade. Tous deux confirment leur accord pour que les marins français utilisent la force contre les pirates dans les eaux territoriales ainsi que sur le territoire somalien, et pour le survol des aéronefs. Une note verbale en date du 4 avril, proposée par l'ambassade et reprise dans les mêmes termes par les Somaliens, parviendra le 7, confirmant par écrit l'ensemble de ces dispositions, ainsi que le privilège d'inviolabilité et d'immunité pour les navires de la marine française. Ce même document signifiera l'accord des Somaliens pour reprendre les prisonniers que feraient les forces françaises et notifiera qu'ils s'engagent à les traiter conformément aux principes internationaux, sans appliquer la peine de mort.

Dès lors que ces points sont acquis, conférant une base légale à une éventuelle intervention, Jérémie Robert peut se consacrer à réunir les éléments d'un télégramme diplomatique pour éclairer le ministère sur le Puntland, d'où sont vraisemblablement originaires les pirates et où ils pourraient retenir *Le Ponant.* Personne à Paris ne connaît dans le détail la

situation mouvante de cette région de l'Afrique, et ces informations sont indispensables au département pour mieux percevoir les intérêts en jeu et la complexité du paysage. Celui-ci n'est guère brillant. Après l'éclatement de la Somalie dans les années 1990, le Puntland, qui occupe la partie nord-est du pays, et le Somaliland, ancienne colonie britannique, voisine de Djibouti au nord-ouest, ont proclamé leur autonomie, laissant le Sud, autour de Mogadiscio, aux affrontements des clans et des seigneurs de la guerre.

Alors que le Somaliland se développe et vit dans le calme et une relative prospérité, même si c'est en marge de la communauté internationale qui ne veut pas reconnaître son existence, le Puntland de son côté n'a jamais trouvé son équilibre et s'enfonce, comme le Sud, dans la crise. Abdullahi Yusuf Ahmed, actuel président du Gouvernement fédéral de transition (GFT), est originaire du Puntland, il en était même l'homme fort et le président en 2004 lorsqu'il a rallié le gouvernement. Par la suite, le Puntland a donné beaucoup d'argent et d'hommes à Yusuf pour lutter contre les insurrections islamistes du sud, et il s'en trouve fragilisé. Aujourd'hui on ne peut guère compter sur les autorités locales qui ont de plus en plus de mal à contrôler le territoire et à faire face aux questions de sécurité comme l'a montré l'enlèvement du journaliste Gwen Le Gouil en décembre 2007, car elles sont sans réel pouvoir et sans moyens d'action. Au demeurant, les contacts sont difficiles à établir avec leurs représentants, conclut Jérémie Robert. Mieux vaut donc poursuivre le dialogue avec le gouvernement de transition.

Une autre préoccupation de l'ambassadrice concerne les ressortissants français présents en Somalie. Ils sont peu nombreux puisque la Somalie n'a jamais été soumise à l'influence française, mais selon les registres de l'ambassade, une quinzaine travaillent dans le pays au sein d'ONG. Leur sécurité pourrait être compromise si des actions offensives étaient menées contre les pirates et que certains étaient tués, entraînant de possibles représailles. Élisabeth Barbier argumente pour privilégier la négociation malgré les déclarations martiales des autorités somaliennes. Elle conseille en outre au département de mettre en avant l'armateur plutôt que le gouvernement français.

Dès que la nouvelle de la prise d'otages est connue à Nairobi, toutes sortes d'intermédiaires contactent l'ambassade pour proposer leurs services. Il y a forcément de l'argent à gagner dans une affaire d'otages et à Nairobi, plus qu'ailleurs, les candidats sont nombreux.

25. À bord du *Jean Bart*, milieu d'après-midi.

La frégate antiaérienne *Jean Bart* a quitté Mascate, capitale du sultanat d'Oman, le jeudi 3 avril au matin, après trois jours de relâche, pour reprendre la mer autour du porte-aéronefs *HMS Illustrious*. L'entraînement avec le groupe britannique se poursuit depuis déjà trois semaines. En l'absence de porte-avions français disponibles – le *Charles de Gaulle* est en arrêt pour changement du cœur nucléaire –, c'est pour elle une occasion unique de pratiquer son principal métier : la lutte antiaérienne autour d'un porte-aéronefs.

Le *Jean Bart* est un bâtiment sophistiqué, très technique. Au cours de l'année 2007, il a subi pour la troisième fois de sa carrière un important et long carénage. Plusieurs mois à Toulon, dans un environnement difficile de travaux de bassin, de bruits de marteau-piqueur, de brèche de coque, de matériels démontés et d'odeurs de peinture, puis un redémarrage et des essais laborieux. Enfin, il a retrouvé son aptitude opérationnelle.

Les hommes et les femmes de la frégate attendaient avec impatience, comme une grande bouffée d'air, le départ vers l'océan Indien, même si la perspective de quitter leur famille, leur compagne ou leurs amis inquiétait quelques jeunes ou les habituels casaniers qui préfèrent la tranquillité ennuyeuse de ronds dans l'eau en Méditerranée. Passé Suez, les sensibles ont largué les amarres et les préventions sont tombées. Changement de rythme, d'habitudes, de température, d'horizon, l'ambiance et l'esprit d'équipage se sont reconstruits en descendant la mer Rouge, le long des côtes d'Égypte, du Soudan et de l'Arabie.

La mission du *Jean Bart* est placée sous le signe des relations internationales. Elle a débuté par un exercice de coopération avec le Qatar et les Émirats arabes unis, baptisé « Gulf Shield », bouclier du Golfe. Une dénomination significative. Dans l'océan Indien, la France est attentive à entretenir des liens étroits avec les émirats du Golfe qui redoutent leur grand voisin iranien, comme avec les marines alliées présentes dans cette région stratégique, autant d'occasions pour l'équipage de découvrir lors des rencontres préliminaires Doha, Abou Dabi, ou l'excentrique Dubaï. Les jeunes marins ouvrent des yeux émerveillés devant ces villes inouïes sorties de jeux vidéo où même les piscines sont climatisées, tandis que les anciens pourtant habitués se perdent dans les dernières constructions, les nouveaux *malls*, et s'embrouillent dans l'entrelacs des tours.

Le message d'*Alindien* du 4 avril après-midi donne l'alerte aux bâtiments dans la zone de responsabilité du commandant opérationnel. Le *Jean Bart* n'est qu'en copie et le capitaine de vaisseau Frédéric Damlaimcourt, son commandant, prend note de la situation, même s'il s'estime loin du théâtre de l'action sachant que la frégate furtive *Surcouf*, qui vient à son tour de gagner l'océan Indien, est sur le point d'arriver à Djibouti.

Le 5 au matin, vers 1 h 00 C, alors que le *Jean Bart* a déjà rejoint l'*Illustrious*, l'officier de quart réveille le commandant. C'est Lozier qui appelle. Il donne l'ordre de faire route vers Djibouti à la vitesse maximum. Il y a un peu plus de 1 200 nautiques à parcourir. L'idée de manœuvre est d'arriver au plus tôt pour embarquer des renforts de personnels et de matériels afin de soutenir l'état-major tactique (EMTAC) de l'amiral Gillier.

Le *Jean Bart* infléchit sa route et force l'allure. Pour l'instant, c'est l'essentiel, mais Damlaimcourt n'a pas tous les éléments. Dans la journée, alors que la frégate fait désormais cap au sudouest à 22 nœuds vers le golfe d'Aden, les informations se précisent par différents circuits.

Lozier comptait sur le *Surcouf,* et notamment sur son hélicoptère *Panther*, mais le capitaine de frégate Vandier, son commandant, l'a appelé dans la journée pour lui détailler l'avarie de propulsion dont il l'avait informé la veille juste avant la communication du *Ponant*. La frégate est hors-jeu et fait route à petite vitesse vers Djibouti.

L'amiral Gillier, de son côté, arrivé à Djibouti dans la matinée, y poursuit ses visites et doit être transféré dès que possible à bord du *Var* par aérolargage, aux côtés de l'état-major d'*Alindien.*

Du point de vue du commandement, les choses sont claires. Gillier assurera la conduite tactique des opérations qui seraient menées autour du *Ponant*, soit d'initiative, soit en réaction à une attitude inacceptable des pirates à l'égard des otages, tandis qu'*Alindien* conserve le contrôle opérationnel de l'ensemble, en apportant son soutien à Gillier. Les deux états-majors étant colocalisés à bord du *Var*, il ne risque pas d'y avoir d'interférences.

Dans le même temps, le rôle du *Jean Bart* se confirme. Une fois à Djibouti, il chargera les renforts commandos et leur matériel, actuellement en cours d'acheminement depuis la métropole. Le *Surcouf*, immobilisé en raison de son avarie, lui transférera son détachement hélicoptère. Car pour cette mission, le *Jean Bart* en est démuni.

Il accueillera aussi l'amiral Valin, qui doit quitter Paris samedi soir. Aussitôt chargé, le *Jean Bart* gagnera la côte somalienne, rejoignant le *Var* et le *Bouan* sur les lieux de l'action. Ultérieurement, Gillier appréciera selon l'évolution de la situation s'il convient de rester à bord du *Var* ou de transporter l'état-major tactique à bord du *Jean Bart.* À ce stade, toutes les options restent ouvertes.

Pour le moment, il n'y a pas de temps à perdre, car il faut préparer le bateau à un important embarquement de matériel et de personnel, ainsi qu'à l'arrivée du *Panther*. Les deux jours de navigation vers Djibouti ne seront pas de trop pour libérer les espaces nécessaires et procéder aux aménagements. L'accostage est prévu à Djibouti le lundi 7 à 16 h 00 C.

26. Au nord de Madagascar, à bord de la *Jeanne d'Arc.*

Le commandant Bléjean a fait pousser les feux, et la *Jeanne* file à 15 nœuds vers le nord. Ce n'est pas une vitesse considérable, mais pour un bateau lancé quarante-sept ans auparavant et qui n'a pas cessé de naviguer depuis sur toutes les mers du monde, c'est une allure honorable.

La veille, une dépêche de l'AFP parvenue à bord en début d'après-midi a annoncé la prise d'otages du *Ponant* le long des côtes de la Somalie. Bléjean a tout de suite pensé que la *Jeanne* pouvait tenir son rôle dans cette affaire.

Il connaît bien les opérations piraterie puisque, avant de prendre son commandement, il a été le prédécesseur d'Isnard au CPCO. Il a suivi l'inquiétant développement du phénomène les deux années passées, et notamment l'attaque du *Danica White.* Avant l'intervention des Français[5], les Américains avaient tiré sur les skiffs à la remorque du cargo pour tenter de l'empêcher de se diriger vers la côte somalienne, mais sans aucun succès. Cet échec avait contribué à donner confiance aux pirates qui en ont certainement déduit que les Occidentaux faisaient beaucoup de bruit, mais pas d'actions sérieuses.

Peu avant de quitter le CPCO pour le commandement de la *Jeanne*, Bléjean avait proposé l'organisation d'une réunion interministérielle au secrétariat général de la mer afin de sensibiliser les différents ministères à la montée en puissance de la piraterie et aux dangers qu'elle représente pour la navigation. Sans grand succès d'ailleurs, puisque aucun bâtiment français n'avait encore été impliqué.

Il estime maintenant que les pirates vont conduire *Le Ponant* vers l'un des camps où ils ont l'habitude de retenir les navires pendant les négociations et il fait infléchir la route vers cette zone. À 15 nœuds, la *Jeanne* pourrait y être dans la journée du 7 avril.

Le porte-hélicoptères a quitté Brest le 15 décembre et doit rentrer début juin pour un dernier carénage, avant d'entamer à l'automne 2008 son ultime campagne. Depuis cinq mois, il a mené sa mission de formation des officiers-élèves d'abord en Atlantique, avant de rejoindre l'océan Indien par le cap de Bonne-Espérance ; il poursuivra vers la Méditerranée via le canal de Suez.

Souvent au cours de sa longue carrière le bateau s'est trouvé engagé dans des opérations lointaines de nature militaire, des interventions humanitaires ou des sauvetages, auxquelles il a pu apporter une contribution significative grâce à ses hélicoptères, ses équipements, ses techniciens, ses médecins ou sa capacité de commandement. Il a mené dans les dernières années de nombreuses actions contre le narcotrafic et son intervention très rapide en Indonésie lors du tsunami de décembre 2004 a manifesté avec éclat et efficacité la solidarité de la France.

La *Jeanne* a l'habitude des situations mouvantes ou peu ordinaires. La semaine précédente, son passage de 24 heures à Mayotte, prévu le 29 mars dans le programme initial, a coïncidé avec des événements sensibles aux Comores : elle s'est trouvée sur place, au moment où une force comorienne soutenue par des éléments de l'Union africaine reprenait l'île voisine d'Anjouan, nouvel avatar d'une situation chaotique et souvent sanglante depuis l'indépendance, marquée par une vingtaine de coups d'État et les épisodes rocambolesques de Bob Denard et de ses mercenaires.

La fuite vers Mayotte du président autoproclamé d'Anjouan, M. Bakar, et sa demande bien embarrassante de refuge politique avaient créé de vives polémiques et un ressentiment antifrançais aussi bien aux Comores que sur Mayotte, au sein d'une importante population le plus souvent clandestine originaire d'Anjouan. La *Jeanne* s'est alors préparée à toutes les éventualités, y compris une évacuation de ressortissants français sur l'une ou l'autre des îles comoriennes.

La tension s'est finalement apaisée, la présence de la *Jeanne* y a notablement contribué et elle a passé quelques heures au mouillage pour accueillir M. Yves Jégo, nouveau secrétaire d'État à l'Outre-Mer, qui effectuait son premier déplacement dans ce contexte agité. Elle a rejoint

ensuite Antsiranana, la fameuse Diego-Suarez qui a gardé tout son cœur pour les marins français. L'accueil comme toujours y a été exceptionnellement chaleureux et les jeunes marins ont compris l'engouement de leurs anciens pour cette terre accueillante et francophile. C'est au moment où la *Jeanne* franchissait les passes que la dépêche de l'AFP est tombée, immédiatement portée au commandant.

Bléjean n'a pas beaucoup hésité. Il ne faut que trois jours à la *Jeanne* pour rejoindre les côtes de la Somalie. Il sait que plusieurs unités françaises appartenant à la *TF 150* ou engagées dans d'autres opérations aux côtés de nos alliés ou amis sont présentes dans le nord de l'océan Indien et qu'elles pourraient intervenir, mais il sait aussi que la *Jeanne* dispose de nom breux atouts complémentaires qui seraient utiles si une opération de vive force était envisagée ou se révélait nécessaire en cas de mise en danger de la vie des otages.

Il a aussitôt réuni ses commandants adjoints pour leur faire part de la situation, s'est assuré que le chef mécanicien, le capitaine de frégate Legay, n'avait pas de préoccupation majeure avec sa machine, et a ordonné de modifier la route de quelques degrés vers l'est. Si l'affaire devait se dégonfler dans les vingt-quatre heures, il serait toujours temps de repartir vers l'ouest pour rejoindre le *Georges Leygues* à son appareillage de Dar es Salam et reprendre le programme de formation et d'entraînement en sa compagnie. À ce moment, Bléjean n'a pas estimé utile d'informer l'équipage de ces modifications. Il sait que les marins sont prompts à s'enthousiasmer pour une mission exceptionnelle et il ne veut pas prendre le risque de les décevoir.

C'est d'abord dans le domaine de la santé que la *Jeanne* peut apporter une contribution déterminante. Outre les installations hospitalières, elle dispose pour la campagne d'une solide équipe avec deux médecins généralistes, dont le médecin-chef Vergez et le chirurgien réserviste Braescu, qui a participé dans les mêmes conditions avec le groupe-école aux opérations *Carbet* de stabilisation à Haïti en 2004 et *Beryx* pour le tsunami la même année. Il y a aussi un dentiste, un anesthésiste, un laborantin et des infirmiers généralistes. La *Jeanne* a ainsi la possibilité de traiter dix blessés lourds.

L'autre atout est son parc hélicoptères : deux *Alouette III*, rustiques mais vaillantes, ainsi qu'un détachement de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) constitué de deux *Gazelle* du 1er régiment d'hélicoptères de combat

(RHC) de Phalsbourg. Une des *Gazelle* peut être équipée de missiles *Hot* d'entraînement et de combat, disponibles dans les soutes. Un tir d'exercice a été réalisé quelques semaines auparavant. En outre, les pilotes de *Gazelle* peuvent voler discrètement sous jumelles de vision nocturne. Quant aux vénérables *Alouette,* ce sont de véritables Meccano : elles peuvent être équipées d'un treuil démontable, bien pratique pour la récupération des naufragés, transporter sept personnes, ou au contraire sans les sièges être transformées en version cargo et emporter deux civières avec blessés. Elles ont deux portes latérales et coulissantes éventuellement démontables, ce qui facilite le positionnement d'un tireur d'élite.

Les quatre hélicoptères sont disponibles. Dans les six derniers mois, les appareils l'ont été à 90 %. Bléjean a une grande confiance dans ses pilotes, aussi bien les terriens du RHC, dont il a pu observer la parfaite adaptation aux conditions embarquées, que les marins menés par le lieutenant de vaisseau Marine Bayer, chef du détachement. Pour la première fois, une femme exerce ces responsabilités à bord de la *Jeanne*. Un autre pilote marine est aussi une femme, de même que le chef des services techniques du détachement de l'armée de terre.

Bléjean a déjà pris toutes ses dispositions et la *Jeanne* file vers le nord, lorsqu'il reçoit dans la soirée du 4 un coup de fil de Lozier. Bléjean lui fait part de la disponibilité de la *Jeanne*, lui confirme les capacités hospitalières, l'aptitude des hélicoptères et sa date possible d'arrivée sur les lieux de l'action. Lozier est évidemment intéressé par ces informations et ces initiatives qui lui facilitent la tâche. Les deux officiers sont de la même génération et se connaissent bien. Le dialogue est facile. Bléjean comprend que Lozier se sent seul, en l'absence de Valin et de son officier opérations qui accompagne l'amiral dans son déplacement à Paris. D'ailleurs il ne le lui cache pas. Son équipe est réduite et il apprécie la capacité d'initiative et de réflexion que lui apporte son camarade ; Bléjean profite de son expérience de la piraterie pour avancer quelques scénarios.

Lozier, en contact fréquent avec Valin et le CPCO, rappelle dans la soirée pour confirmer l'engagement de la *Jeanne* ; les modalités resteront à préciser en fonction des événements. Un message entérine quelques heures plus tard ces décisions. L'aviso *Commandant Bouan* étant au contact, *Alindien* invite la *Jeanne* à rester discrète et hors de vue des pirates lorsqu'elle rejoindra la zone. Inutile en effet de mettre une pression

excessive sur les preneurs d'otages qui les inciterait à débarquer ou à séparer ces derniers.

Dès lors, Bléjean réunit une nouvelle fois ses adjoints pour faire un point de la situation et organiser le navire en vue de cette nouvelle mission. Il est également temps, pense-t-il, d'informer l'équipage. Il décide de le faire par une communication sur le réseau général. Il veut ainsi éviter que les rumeurs ne circulent, alimentées par les changements de route, la multiplication des échanges téléphoniques et les réunions inopinées qui se montent. À bord d'un navire où tout est imbriqué, les nouvelles vont vite.

Dans le même temps, Bléjean explique à l'équipage sa décision d'interrompre les communications privées vers l'extérieur, sauf urgence, sous contrôle. Non pas qu'il ne fasse pas confiance, indique-t-il, aux hommes et aux femmes de son navire, mais dans le souci d'éviter toute imprudence. Il sait par expérience que les bavardages des familles, même involontaires, arrivent rapidement aux oreilles de la presse, et que les journalistes peuvent répandre largement des informations, toujours susceptibles de parvenir jusqu'aux pirates. Inutile de risquer de les informer qu'une armada se dirige vers *Le Ponant*.

Ce faisant, il prend le risque d'inquiéter les familles désormais attentives aux nouvelles quotidiennes par le canal d'Internet. C'est un inconvénient qu'une action auprès des services sociaux et de liaison avec les familles permet de limiter. Il faut donc aussi prévoir à leur intention des explications appropriées ; les services de la Force d'action navale, à Brest comme à Toulon, sont habitués à faire face à ce genre de situation.

La même consigne de silence a été donnée par *Alindien* à l'ensemble des unités participant à l'opération.

Une certaine fébrilité est palpable dans les coursives de la *Jeanne* en cet après-midi du samedi 5 avril. Les visages sont sérieux, concentrés, presque graves, chacun s'affaire à sa tâche, car elle est importante. Oubliée la foule colorée et souriante qui se pressait la veille à Diego sur le port de la Moselle ou qui lançait des signes d'adieu du haut de la place Joffre à l'heure de l'appareillage, agitant des foulards et des lambas. Ce ne sont plus que des souvenirs lointains.

Depuis la communication du commandant, les marins ont changé de registre et la *Jeanne* se prépare à toutes les éventualités. Boscos, charpentiers, mécaniciens visitent leur soute et tentent d'imaginer ce qui pourrait être utile. Les transmetteurs font des prouesses pour disposer de

lignes chiffrées en nombre suffisant afin de pouvoir communiquer en toute sécurité et de façon pratique avec de nombreuses autorités. Le téléphone satellite sera vraisemblablement le principal vecteur d'échanges et d'ordres au cours de l'opération. Il faut multiplier les postes.

Dans la salle d'alerte, les pilotes d'hélicoptères se réunissent pour réfléchir à toutes les options d'emploi possible des vénérables *Alouette* et des *Gazelle*. Comment imaginer une meilleure protection s'il faut courir sus aux pirates lourdement armés, car une balle aura vite fait de traverser le plexiglas ? Comment aussi protéger les réservoirs ? Les *Alouette* n'ont pas été conçues pour affronter des situations de violence ; comme toujours, il faudra « faire avec » !

Sur bâbord avant, au-dessus du pont principal, l'infirmerie est en effervescence. C'est l'un des outils majeurs de la *Jeanne* pour l'opération telle qu'elle se profile, comme à Haïti ou à Aceh, en Indonésie. Le médecin-chef Vergez a réuni son équipe de médecins et d'infirmiers pour envisager les multiples hypothèses et chacun selon ses compétences avance ses réflexions ou ses préoccupations. Le panorama est large. Le chirurgien s'inquiète pour les stocks de sang. Sont-ils suffisants, peut-on déjà envisager un parachutage depuis l'hôpital de Djibouti pour soigner les blessés ? Une cellule de soutien psychologique s'avérerait nécessaire si la *Jeanne* récupérait des otages. Il faudrait alors un psychiatre.

Toutes les questions sont mises sur la table, et Vergez prépare une synthèse pour le commandant afin qu'il puisse affiner les orientations, prendre les décisions nécessaires et envoyer les demandes de matériel ou de renfort parachutable en mer.

De son côté, le capitaine de frégate Legay est passé dans tous les compartiments de la machine pour encourager les hommes ; le chef est confiant, il sait qu'eux aussi feront l'impossible. C'est leur façon de lutter contre les pirates.

Les alizés de sud-est qui ont commencé à s'établir depuis quelques jours poussent la *Jeanne* sur sa hanche tribord ; ainsi soumise au balancement du roulis, elle file toujours vers le nord tandis que le *Georges Leygues*, qui a appareillé ce matin de Dar es Salam, ajuste sa route pour la rejoindre de toute la puissance de ses turbines à gaz.

27. Djibouti, avec l'amiral Gillier.

Gillier a gagné l'aéroport de Roissy dès sa sortie de l'état-major des armées peu après 17 heures la veille. À ce moment de la journée, la traversée de Paris pour rejoindre le périphérique nord puis l'autoroute A1 est fastidieuse et il lui a fallu près d'une heure et demie pour arriver. Il en a profité pour se replonger dans les plans du *Ponant*, qu'il a étalés sur la banquette arrière de la voiture, car une action en urgence reste possible en cas de danger pour les otages ; il veut savoir où ses hommes qui seront parachutés aux premières heures, au moment où lui-même se posera à Djibouti, pourraient mettre les pieds.

9 h 20 de vol. Il dort car les journées qui viennent pourraient être rudes. Dès qu'il franchit la porte de l'appareil pour descendre sur le tarmac, la chaleur le saisit, comme chaque fois à Djibouti. Il a fait plus de 40° ces derniers jours, et l'humidité est déjà collante. Pourtant ce n'est pas encore l'été, et le jour est à peine levé.

Le général Lefort a bien fait les choses, et tout est soigneusement organisé pour le bref séjour de Gillier. Depuis la veille, les équipes de l'état-major interarmées (EMIA) sont mobilisées, une cellule spéciale dédiée à la prise d'otages a été mise en place pour examiner ce que pourrait être la participation des forces françaises à Djibouti (FFDj) et notamment des avions de chasse de l'armée de l'air. Le général qu'il rencontre dans la matinée a déjà réfléchi à l'utilisation des *Mirage* et fait travailler ses aviateurs. Il a même retardé le retour vers la France d'un ravitailleur *KC 135* en transit depuis l'Afghanistan, au cas où il faudrait monter une opération aérienne sur la côte somalienne. Pour le moment, Gillier n'y croit guère, mais il ne veut exclure aucune hypothèse et demande à Lefort de décliner toutes les possibilités d'action de l'armée de l'air que pourrait justifier une évolution brutale et dramatique de la situation. Quitte à devoir gérer ensuite la déception des aviateurs. C'est humain, mais en l'occurrence secondaire. Lefort partage son avis.

Les officiers de renseignements des FFDj, qui ont une connaissance approfondie du théâtre, ont déployé ou activé leurs antennes. Familiers de la région, entretenant des contacts suivis avec les diplomates et les attachés de défense des pays d'Afrique orientale et de la corne, comme avec leurs homologues des armées voisines, alliées ou amies, ainsi qu'avec un réseau étoffé de relations dans tous les milieux, ils ont préparé un point de situation très complet au profit de l'amiral.

Gillier n'est pas dépaysé. Il a longuement séjourné en Afrique et au Moyen-Orient, il parle et lit l'arabe. C'est d'ailleurs lui qui a soufflé le nom de « thalathine » : quelques heures après son arrivée, il a demandé qu'on lui propose plusieurs noms pour baptiser l'opération, comme c'est l'usage. Aucun ne lui a plu.

« Nous ramènerons trente otages », a-t-il alors lancé à la cantonade. Trente, « thalathine » en arabe. Le nom a été adopté.

C'est ensuite le moment d'examiner dans le détail la question du soutien médical. Gillier sait d'expérience que les forces d'intervention de contre-terrorisme maritime, commandos marine et GIGN, ont les moyens de stabiliser un grand nombre de blessés en cas d'intervention violente, mais qu'une telle action peut tourner au désastre humain et politique sans une capacité de les évacuer rapidement vers des installations lourdes. Il convient donc de renforcer les équipes de Bouffard, l'hôpital militaire français de Djibouti, par des chirurgiens et anesthésistes venus de France, qui puissent être ensuite transférés vers la zone d'opérations, en l'occurrence sur la *Jeanne d'Arc*, dès qu'elle aura rallié. Pour le moment, le groupe américain *Tarawa* est à proximité si une action inopinée doit être déclenchée.

Dans l'après-midi, les rendez-vous s'enchaînent. Gillier s'entretient avec l'ambassadeur de France, monsieur Dominique Decherf, familier de l'Afrique, lui-même en lien étroit avec sa collègue de Nairobi, puis avec Thierry Marill, dirigeant de plusieurs grosses sociétés implantées à Djibouti depuis le début du XX^{e} siècle par son grand-père Paul, rayonnant désormais dans toute l'Afrique orientale, représentant local de la compagnie CMA/CGM, fin connaisseur de la région et très actif depuis la prise d'otages.

Il rencontre enfin l'amiral Green, CJTF HOA (*Commander Joint Task Force Horn of Africa*, selon le jargon américain, soit « commandant les opérations américaines contre le terrorisme à la corne de l'Afrique »), dont l'essentiel des moyens, drones en particulier, est installé depuis 2003 au camp Lemonnier, une ancienne caserne de la Légion étrangère, dans le désert, à la périphérie de la ville, près de l'aéroport d'Ambouli.

Green doit quitter Djibouti pour quelques jours. Il retarde son avion pour attendre Gillier, curieux de rencontrer cet amiral décoré de la médaille Saint-Maurice de l'infanterie américaine. Comme toujours, les Américains sont pragmatiques.

« De quoi avez-vous besoin ? » demande Green.

Gillier n'est pas long à réagir.

« Tout ce que vous pouvez nous donner en renseignement », répond-il. « Et un interprète de somali », ajoute-t-il encore.

Il lui indique aussi que le concours du groupe *Tarawa*, que Cosgriff a promis à Valin en attendant l'arrivée de renforts français, est déjà un grand soulagement. Les deux hommes se quittent.

Gillier retourne auprès de sa petite équipe et donne ses dernières directives. Dans la soirée, il peut enfin se poser pour faire le point.

Ne pas se laisser absorber par l'action, la pression, les coups de téléphone incessants. Paris impatient qui veut des détails et en même temps des propositions. Il sait qu'il est capital de s'isoler pour réfléchir, faute de quoi il y a risque de se laisser embarquer par le courant fort des événements, le flot des informations qui arrivent et des ordres à donner. Indispensable, tout est indispensable. Mais d'abord maîtriser le temps. Son temps. Afin de garder sa lucidité. Il le sait, il l'a toujours fait ainsi. C'est la leçon des opérations qu'il a si souvent menées sur le terrain.

D'abord comprendre la situation. Que veulent les pirates, quels sont leurs projets ? Vont-ils poursuivre vers le sud au risque d'un contact avec d'éventuels terroristes ? Pour le moment, ils ne se sont pas manifestés. Que veut dire ce silence ? Comment interprètent-ils la présence du *Bouan* ? Et les passages d'avions ou d'hélicoptères ? C'est un jeu d'échec et ils ont deux coups d'avance. Mais que leur reste-t-il réellement comme options ? On ne sait pas grand-chose. L'important est d'observer minutieusement leur comportement et d'exploiter tous les réseaux de renseignements : interceptions radios, photos, mouvements sur le terrain, études fines des attaques passées, des témoignages de marins retenus en otages. Tout est utile, tout est bon à travailler. Renseignement. C'est le point clé. Les FFDj et les organismes spécialisés ont déjà fait un travail remarquable, il faut encore persévérer, et l'appui des Américains proposé par l'amiral Green est plus que bienvenu.

Ensuite, être capable de maîtriser les conséquences d'une dégradation brutale de la action qui mettrait la vie des otages en danger et imposerait une action inopinée. Chaque pion avancé doit l'être en tenant compte de cette exigence. Dix-huit commandos sont déjà présents sur le *Bouan*, à proximité des otages. Leur intervention doit être réfléchie et envisagée à tout instant. De leur côté, à bord, ils doivent se tenir prêts à adapter leurs préparatifs à chaque mouvement. À lui, le patron, de garder en permanence

cet impératif à l'esprit, et d'assurer dans le même temps la montée en puissance des autres moyens, de veiller à leur cohérence, ceux qui sont déjà dans la région en phase de ralliement, comme ceux qu'il faut faire venir en renforcement de métropole ou d'ailleurs.

Enfin, ne plus subir les événements et se mettre en situation de reprendre l'initiative en façonnant l'environnement et en prenant toute disposition pour saisir les opportunités si les pirates font un faux pas. Ou susciter le faux pas pour prendre la main.

Gillier sait que c'est autour de ce schéma ternaire que la logique de l'action doit s'organiser, à Paris comme dans l'océan Indien.

C'est une lutte de vitesse, d'inventivité, d'adaptabilité, où chacun des intervenants, qui sont nécessairement nombreux, doit faire preuve d'ouverture d'esprit pour imaginer mais aussi mettre en œuvre une réponse collective innovante.

Il est au cœur du dispositif, il a été choisi pour cela.

---

1. Le pied est une mesure anglo-saxonne communément utilisée en aéronautique pour exprimer les altitudes. Il mesure 30,48 cm.

2. Voir chapitre I-14.

3. Voir chapitre I-15.

4. Abdullahi Yusuf Ahmed, président du Gouvernement fédéral de transition, le GFT.

5. Sur l'affaire du *Danica White*, voir chapitre I-9.

Chapitre III
Dimanche 6 avril

28. Océan Indien, à bord du *Var,* matinée.

Depuis 36 heures, le *Var* file à plus de 20 nœuds en direction des côtes somaliennes. Ce n'est pas une allure habituelle pour un pétrolier, dont la vitesse de transit est généralement de 15 nœuds, mais il y a urgence à rejoindre le *Bouan* afin de soutenir son action, le ravitailler en gazole et en vivres, et apporter le concours de son hélicoptère *Alouette III*, en attendant l'arrivée de la *Jeanne d'Arc*. Le commandant Moracchini est satisfait de voir ses efforts d'entretien récompensés : pendant le transit à vive allure, la machine n'a donné aucun signe de faiblesse, alors que le *Var* accuse ses 25 ans de navigation, essentiellement dans les eaux chaudes de l'océan Indien, rudes pour le matériel. Moracchini est exigeant avec ses mécaniciens. Aujourd'hui, il en récolte les fruits.

Lorsque Lozier le rejoint à la passerelle, le trait de côte apparaît depuis deux heures sur le radar, de plus en plus précis, mais rien encore à la vue. Lozier jette un œil à l'écran. Il distingue les deux échos, à proximité l'un de l'autre, *Le Ponant* plus près de la terre, et le *Bouan* à moins de 3 nautiques. On va bientôt les apercevoir.

Lozier sort de la salle opérations où il a réuni son équipe d'état-major pour le premier briefing. En l'absence de l'amiral Valin, c'est lui qui préside. Comme chaque matin, la petite pièce était pleine à craquer. On a passé en revue les événements de la veille. Pas d'éclaircissement sur l'agitation observée dans l'après-midi sur le pont du *Ponant* qui avait conduit Couble à mettre les commandos en alerte. Le voilier avait poursuivi normalement sa route. Un peu plus tard, les veilleurs avaient repéré de nouveaux membres d'équipage. Essentiellement des filles.

Vers 18 heures, selon les instructions reçues, le *Bouan* avait tenté une nouvelle fois d'établir le contact avec les pirates.

« Ici le navire de la marine française. Merci de nous faire part de vos intentions », avaient lancé les marins sur le canal 16 de la VHF, en anglais,

puis en français, sans obtenir de réponse.

« Répondez s'il vous plaît », avaient-ils insisté. « Appelez de toute urgence le propriétaire du voilier au numéro… » Pas de réponse non plus, mais au claquement de l'alternat et au sifflement du larsen, on avait senti un flottement du côté des pirates, comme s'ils hésitaient à se lancer.

Une heure plus tard, l'un des skiffs amarrés à la jupe arrière du *Ponant* rompait son amarre, mais le voilier n'avait tenté aucune manœuvre pour rattraper l'embarcation.

Difficile de tirer des conclusions de ces épisodes rapportés par le *Bouan*, quant aux intentions des pirates qui refusent toujours de se manifester. La veille, une liaison particulière avait été installée entre le *Bouan* et le général de Saqui à la compagnie CMA/CGM pour donner à la cellule de négociations de Marseille les indications d'ambiance et faire parvenir les enregistrements des conversations radio des pirates captées localement, afin de les traduire et de les analyser. Après examen par des psychologues, les données pourraient être utiles dans le dialogue avec les preneurs d'otages.

Pas non plus de nouvelles de Paris. Avec le décalage horaire de deux heures, il ne fallait rien attendre de nouveau de ce côté avant la fin de matinée.

Lozier est toujours en passerelle. Il fait chaud, mais il y a peu de vent et la mer est belle ; dans ces conditions, le ravitaillement du *Bouan* prévu dès le ralliement ne devrait pas poser de difficultés.

Maintenant que l'aviso est en portée, il entend distinctement ses opérateurs poursuivre avec résolution leurs appels VHF vers le *Ponant*. Toujours pas la moindre réponse.

« Voilier tribord 30° », annonce la veille par interphone.

« Inclinaison bâbord 130°. »

La mâture du *Ponant* apparaît en premier, à sec de toile, puis la coque blanche, et enfin le *Bouan*, dont la silhouette grise, plus compacte, se distingue difficilement de la côte basse et monotone.

Couble doit être rassuré de voir le *Var* enfin le rejoindre, pense Lozier. Jusqu'à maintenant, toute la pression du contact direct avec les pirates reposait sur les épaules du jeune commandant, tandis qu'il voyait au fil des heures le niveau de ses soutes à gazole dangereusement diminuer.

Soudain la VHF crépite, cette fois les pirates répondent aux appels du *Bouan*. Une voix rauque, un anglais malhabile. Quelques bribes.

L'interlocuteur n'a pas l'habitude de parler au micro, il doit sûrement s'embrouiller avec la pédale. L'expression est hachée.

« Parlez en arabe ou en somali… Pêcheurs, pas Al-Qaida… Ras-el-Cheil pour interprète… »

D'autres mots se superposent, incompréhensibles, probablement en somali, comme si un deuxième homme soufflait ce qu'il fallait dire. Et puis, après un silence, la voix du commandant Marchesseau :

« Tout l'équipage est regroupé et en bonne santé. On fait route pour embarquer un interprète… »

Un grognement l'interrompt, mais le commandant Marchesseau a réussi à faire passer subrepticement de précieuses informations.

Sur le *Var*, comme sur le *Bouan*, les dispositions sont prises pour le ravitaillement à la mer. À bord du pétrolier, le PC cargaison est armé, les portiques disposés et les palettes de vivres alignées, prêtes à être roulées sous le câble, au point de transfert. Le *Bouan* quitte sa faction à proximité du voilier et rejoint le *Var*. C'est l'affaire d'une dizaine de minutes. L'*Alouette* qui vient de décoller de la plateforme arrière du pétrolier va prendre le relais de l'aviso pour surveiller le voilier.

Les deux navires sont maintenant en route parallèle à 30 mètres de distance. Coup de sifflet, fusil lance-amarres, mouvements de pavillons. Le gréement de transfert est passé, puis la manche de gazole qui s'emboîte avec le clic caractéristique dans le cône réceptacle… Routine.

La séquence est bien rodée. Elle dure moins d'une heure. Le *Bouan* est maintenant au plein complet, avec 15 jours supplémentaires de vivres. Couble va pouvoir souffler. Lozier l'aperçoit sur son aileron, surveillant la fin de la manœuvre. Les deux officiers échangent un signe amical de la main au moment où les bateaux se séparent dans une gerbe d'écume. Coup de sirène.

Pendant toute l'opération, l'*Alouette* a tourné autour du *Ponant*. Elle s'en est même rapprochée au maximum sans constater de gestes hostiles ou de manipulation d'armes, comme avait pu le faire l'*Atlantique* la veille. Peut-être les pirates s'habituent-ils à la présence des unités françaises. Le pilote confirme la présence des filles que les veilleurs du *Bouan* avaient identifiées en fin d'aprèsmidi et fait une belle moisson de photos, les premières prises par un hélicoptère français après celles de l'*OSPREY* du *Charlottetown* et les films d'*ULYSSE CHARLIE*.

Aussitôt parvenues à bord, une fois l'hélicoptère posé, les cassettes sont confiées à la cellule de renseignement d'*Alindien*. Cette modeste équipe placée sous la direction du capitaine de corvette Xavier Aillaud comprend aussi le capitaine Gautier-Boutoille, de l'armée de l'air, et le maître Gaëlle Rollet, interprète photo. C'est elle qui prépare les briefings quotidiens présentés à l'amiral ; les données finement analysées sont ensuite transmises à Paris à l'état-major des armées pour le général Georgelin. Complétées et enrichies des interceptions radioélectriques, elles permettent de réaliser une image significative de la situation, également acheminée vers les cellules de crise de l'EMA et à l'Élysée.

Le *Bouan* a maintenant regagné sa station à quelques nautiques du voilier. Lozier est toujours à la passerelle du *Var* avec le commandant. Ils évoquent l'arrivée de l'amiral Gillier prévue pour le lendemain matin et son installation à bord. L'avion doit décoller de Djibouti dans la nuit pour un parachutage aux premières lueurs de l'aube.

Le maître d'hôtel a monté du café. Lozier tient sa tasse et remue la cuillère en prenant son temps. Un rayon de soleil illumine l'élégante cafetière à manche d'ébène à travers les vitres de l'abri. Mais les deux officiers n'ont guère le temps de savourer la beauté de l'instant.

Ils sont silencieux, chacun dans ses pensées. Lozier est satisfait de sa petite équipe. Depuis le début de l'affaire, elle tient le coup. Voilà maintenant plus de neuf mois qu'elle est constituée autour de lui et qu'elle a été soumise à rude épreuve, car les opérations se sont enchaînées sans guère de répit. Une expérience exigeante – ils sont tous là pour un an, une longue année loin des leurs – mais d'une richesse exceptionnelle. Dans la coursive état-major où lui-même est installé, l'ambiance est chaleureuse. Une vraie bande. Entre marins, terriens et aviateurs, la greffe a pris. Les terriens et autres aéronautes se sont adaptés à cette existence étrange des marins, où le lieu de travail est en même temps lieu de vie, en permanence sous tension, souvent chahutée par la houle ou les vagues. La chambre est aussi bureau, parfois même salle de réunion. Loin de leur famille et de leurs amis, les officiers, officiers mariniers et sous-officiers de l'état-major sont là vingt-quatre heures sur vingt-quatre, toujours disponibles, les trajets ne dépassent pas quelques mètres.

Lozier de son côté n'a guère eu de mal à s'adapter. Pour un sous-marinier habitué à la promiscuité, le *Var* fait plutôt figure de palace.

Le Ponant qu'on suit toujours au radar n'est qu'à 2 nautiques du fameux Ras-el-Cheil et il continue sa route. Ce n'est donc pas là qu'il embarquera un interprète, mais probablement plus au sud.

29. Paris, palais de l'Élysée.

Personne ne sait précisément ce qui se passe lors de la réunion tenue à l'Élysée dimanche 6 avril dans la journée. Les délibérations, comme c'est l'usage autour du président de la République, sont secrètes. Les archives, le moment venu, témoigneront pour l'histoire, car ces échanges donnent toujours lieu à un compte rendu. On constate simplement que cet épisode sera déterminant pour la conduite de la crise des otages du *Ponant*.

Selon certains échos, la réunion devait avoir pour objet une autre affaire d'otages puisqu'elle doit traiter du sort d'Ingrid Betancourt toujours retenue par les Farc dans la jungle colombienne. Depuis plusieurs années, la France s'est beaucoup impliquée dans la libération d'Ingrid Betancourt, qui jouit dans notre pays d'une grande notoriété ; ses enfants et son premier mari sont de nationalité française et elle-même a souvent manifesté son attachement à la France. L'opinion publique est attentive à son sort et les gouvernements successifs se sont depuis longtemps mobilisés. Plusieurs émissaires ont été dépêchés en Colombie, certains avancent même que les services secrets auraient monté des opérations pour enlever Ingrid Betancourt à ses ravisseurs barbus et dépenaillés. Sa libération réalisée ou obtenue avec le concours de la France serait une précieuse aubaine.

Traite-t-on effectivement de son sort ce dimanche 6 avril ?

Depuis vendredi, le président mesure combien l'affaire du *Ponant* suscite elle aussi d'émotion et combien elle est suivie avec intérêt par l'opinion publique. C'est plus que de l'intérêt. Tous les ingrédients d'un épisode extraordinairement romanesque sont réunis. D'abord les pirates : ce mot fait rêver en même temps qu'il met mal à l'aise. Qui sont réellement ces hommes ? Personne ne le sait, mais dans l'inconscient populaire, ils ne sont pas des malfrats comme les autres.

Il y a aussi des images : un luxueux voilier de croisière d'un blanc immaculé, dont la silhouette tourne en boucle sur les télévisions, des jeunes femmes qu'on imagine splendides aux mains de gueux en haillons agitant des kalachnikovs, poussant des cris, le regard brouillé par l'alcool et la drogue.

Il y a encore un puissant armateur installé à Marseille, les yeux souvent dissimulés derrière des lunettes noires, qui mène son entreprise dont il a fait un géant mondial comme un patriarche. Il y a un capitaine courageux, beau comme un acteur, qui fait figure de héros, et que sa femme, étonnante de simplicité, soutient en tenant la main de ses deux petites filles ; la voix émouvante de cette épouse exemplaire exprime le courage et la dignité avec un accent venu d'ailleurs. Il y a, dans l'ombre, des forces spéciales et de redoutables commandos dont on dit qu'ils s'activent déjà dans des bases secrètes.

Nicolas Sarkozy, comme tous les grands politiques, est un extraordinaire capteur d'opinion. Dans cette tragédie qui passionne et émeut ses compatriotes, il sent qu'il doit jouer sa partition. C'est l'Élysée, décide-t-il, qui doit diriger la manœuvre, et c'est lui qui tiendra directement la barre.

Ce dimanche, le président est entouré de ses trois grands conseillers : Claude Guéant, le secrétaire général ; Jean-David Levitte, le conseiller diplomatique, et l'amiral Édouard Guillaud, son chef d'état-major particulier. François Fillon, Bernard Kouchner et Hervé Morin, ainsi que Pierre Brochand, le patron de la DGSE, et bien entendu le général Georgelin sont également autour de la table. Le dispositif est pratiquement celui des conseils de défense lorsque d'importantes décisions de nature militaire, organique ou opérationnelle sont à prendre.

À ce moment, l'affaire du *Ponant* change de nature, car elle sera désormais conduite comme une opération militaire, avec les rênes directement tenues à l'Élysée, alors que c'est au départ une affaire de police en mer qui ressort de l'autorité du Premier ministre. C'est d'ailleurs ainsi que les choses ont été engagées dès le vendredi, avec le pilotage stratégique à Matignon par le biais de réunions interministérielles, et la conduite opérationnelle à la Défense, selon le schéma du plan Pirate-mer.

Désormais, à partir de ce dimanche, c'est l'Élysée qui pilote. La décision politique relève de la seule appréciation du président. Il est fondé à la prendre, parce que pour l'opinion, le succès ou l'échec lui seront de toute façon imputés.

En l'occurrence, cette décision est cohérente et naturelle puisque l'affaire a une forte connotation internationale et qu'en outre les moyens engagés sont exclusivement ceux de la Défense, qu'il s'agisse des bateaux, des aéronefs, des commandos, mais aussi des états-majors, des

transmissions ou des circuits de renseignements. La crise civile devient une opération militaire, ou traitée comme telle ; l'organisation des affaires de l'État permet un tel passage en souplesse d'un schéma à l'autre.

La conduite opérationnelle, qui revient au général Georgelin, en est facilitée puisqu'à travers les réunions quotidiennes de l'Élysée, il est en prise directe avec le président. Il apporte les informations et les analyses de son état-major et repart avec les décisions pour leur mise en œuvre opérationnelle, sans interférences des autres ministères, la coordination s'effectuant directement au sommet, autour du président de la République, en présence du Premier ministre.

Le président apparaît plus que jamais déterminé. A-t-il eu, directement ou par le truchement de ses conseillers, un contact avec l'armateur ?

Il semble que Jacques Saadé préférerait traiter l'affaire à son niveau, par la négociation, sans implication excessive de l'État. Mais est-ce acceptable pour l'État alors qu'un navire battant pavillon français est retenu en otage en territoire étranger ? Il ne s'agit pas d'un simple différend commercial.

En réponse, le président de la République lui fait savoir qu'il lui donne jusqu'à jeudi pour régler l'affaire, faute de quoi l'État prendra ses responsabilités.

30. À bord du *Bouan*, matinée.

« Commandant, commandant, *Le Ponant* est attaqué. »

Il ne faut que quelques secondes à Couble pour gagner l'abri de navigation et saisir ses jumelles. *Le Ponant* est à moins de 2 nautiques sur tribord avant, et de la passerelle de l'aviso, penché à l'extérieur au-dessus du pavois, Couble observe maintenant la scène. Au loin, la côte est basse et désertique. On devine quelques habitations à proximité de la plage ; un village, simplement peut-être un camp de pêcheurs. L'officier de quart pointe une à une les embarcations de pêche à moteur qui se dirigent à pleine vitesse vers le voilier, venant de directions différentes.

« Elles sont cinq », explique-t-il au commandant. « Elles sont arrivées de la côte et se sont séparées à 3 nautiques environ du voilier pour le prendre en tenaille. Maintenant elles foncent sur lui. »

Avec l'éclairage sur l'arrière, Couble distingue de chaque côté le trait blanc des sillages. Une attaque en règle. C'est l'affaire d'une minute. Il fait ralentir et manœuvre pour se tenir à distance. Il fixe toujours *Le Ponant*

dans ses jumelles. Sur le pont du voilier, un pirate court vers l'avant avec une arme. Un autre, debout sur le roof, ajuste les deux embarcations qui viennent de l'arrière.

Une série d'éclairs et un nuage de fumée. Le crépitement saccadé des balles parvient jusqu'aux oreilles des marins du *Bouan.* Même scénario sur l'avant. Les embarcations obliquent brutalement au milieu des gerbes et s'éloignent, contournent *Le Ponant* et repartent vers la côte. L'affaire a duré moins de trois minutes.

Décidément, la région est dangereuse et *Le Ponant* est une cible convoitée. S'agit-il de pêcheurs qui tentent leur chance sans savoir qu'ils ont été doublés ou au contraire d'une bande rivale alertée par les échanges radio voulant récupérer une part du gâteau ?

Les embarcations s'évanouissent tandis que *Le Ponant* poursuit sa route ; le *Bouan* reprend son poste à environ 2 nautiques sur bâbord arrière.

Il est maintenant un peu plus de midi et le soleil cogne sur la tôle grise. La matinée a été riche en surprises. Couble reprend le fil des événements avec son second. Il a décroché quelques heures, heureux de se ménager une petite pause pour dormir car les deux derniers jours ont été rudes.

Maintenant que le *Var* est là, avec l'état-major d'*Alindien*, et que le *Jean Bart* et la *Jeanne d'Arc* sont aussi annoncés, la pression a diminué sur ses épaules. Plus question pour le moment d'un tir au canon, avec la perspective de blessés à soigner d'urgence dans des installations de fortune, pas non plus d'attaque délibérée des commandos. Ceux-ci n'interviendront à partir du *Bouan* que si la vie des otages paraît menacée. Depuis deux jours, Couble a ressenti le poids de la solitude. Désormais il est plus serein. On attend toujours de lui une extrême vigilance puisqu'il est en première ligne, mais il n'est plus seul avec son modeste équipage, et il a maintenant de quoi tenir, vivres et gazole.

Le second lui rend compte des événements des heures passées. À 9 h 45, *Le Ponant* a encore perdu une embarcation, comme la veille au soir, mais cette fois le voilier a manœuvré et le skiff en plastique blanc a été récupéré. On le distingue de nouveau à la remorque sur l'arrière.

Un autre épisode a marqué la matinée, pour lequel il n'a pas jugé utile de déranger son pacha. Environ une heure avant la tentative d'attaque, *Le Ponant* a croisé une barque avec un seul homme à bord. Elle s'est rapprochée du voilier en route parallèle et une conversation incompréhensible s'est engagée sur la VHF. Quelques instants plus tard,

l'un des pirates a laissé filer sur l'arrière un sac-poubelle visiblement bien rempli, muni d'un bidon en guise de flotteur. La barque s'est empressée de récupérer le colis et s'est de nouveau éloignée.

Les deux officiers se sont portés sur l'aileron de passerelle, gardant toujours un œil sur *Le Ponant*. Couble est accoudé au pavois, le second à ses côtés. Ils s'interrogent sur ce nouvel événement : s'agissait-il cette fois-là d'un ami, d'un cousin, ou d'un membre du même clan venant au ravitaillement, ou du paiement d'un droit de passage ?

Alors qu'ils poursuivent leur échange, la voix du commandant Marchesseau, que chacun maintenant a bien identifiée, claque de nouveau sur la VHF. Il a profité de la confusion de l'attaque par le groupe de pêcheurs pour se saisir du micro en se cachant de ses ravisseurs. Visiblement, il a un peu de temps.

« Ici le commandant du *Ponant* », entend-on à travers le hautparleur qui diffuse dans toute la passerelle. La communication est claire, la voix posée : « Les pirates détiennent huit mitraillettes, un bazooka avec trois recharges et un revolver. Tout le monde est en bonne santé. » Marchesseau fait une pause puis reprend :

« Notre cuisinier est camerounais, et son second martiniquais. Les pirates utilisent abondamment le téléphone satellite avec leurs correspondants à terre, on doit pouvoir intercepter leurs communications. »

Le débit du commandant Marchesseau s'accélère :

« Je vais tenter d'utiliser le canal VHF 69 dans les heures qui viennent. » Et puis : « À cette vitesse-là, nous n'avons plus que deux jours d'autonomie en gazole. »

Plus rien ensuite.

La conversation a été soigneusement enregistrée à bord du *Bouan*. La moisson est riche. Marchesseau est subtil. Il a pu recenser les armes détenues par les pirates. C'est une information capitale pour les commandos s'ils doivent donner l'assaut. De même que la présence de deux marins noirs parmi son équipage. Il signale cette particularité pour éviter les confusions s'il y a un assaut.

31. Djibouti, avec l'amiral Valin.

Quand il arrive à Djibouti à midi, l'amiral Valin, accueilli à sa descente d'avion par le commandant de la marine, est directement conduit à l'état-

major interarmées. Le général Lefort a déjà mis une salle et des moyens de communication à la disposition de l'amiral Gillier et de ses commandos, qui ont constitué là leur état-major tactique, opérationnel jour et nuit depuis la veille. Valin et Gillier ne se sont pas vus à Paris vendredi après-midi. Les choses alors n'étaient pas encore vraiment lancées. La discussion démarre autour d'un plateau-repas. Entre le pilote d'*Atlantique* et le commando, les relations sont faciles. Ils sont tous les deux marins ! À Lorient, de part et d'autre du Scorff, la rivière qui traverse la ville, on se connaît, on se fréquente et on s'apprécie, les fusiliers marins sur la rive gauche, les aviateurs sur la droite, plus au nord, à Lann-Bihoué. Dans les opérations africaines, Valin a souvent travaillé avec les commandos. Ces relations datent un peu, mais les habitudes reviennent vite.

L'officier opérations, arrivé avec Gillier, fait le point des derniers événements. Des photos du commandant Marchesseau et de son équipage récupérées par Gillier sont disposées sur la table. Valin ne les avait pas vues à Paris. Il n'avait pas réalisé qu'il y avait toutes ces jeunes femmes à bord. Leur présence assurément peut compliquer la donne.

Comme Valin s'y attendait, les pirates ont mis le cap au sud et prévoient, semble-t-il, de mouiller à proximité du camp « Betty ». Pour l'instant, selon les informations données par le commandant Marchesseau lui-même, les otages sont bien traités. Valin est rassuré des nouvelles du *Bouan*. Il aurait aimé que le *Surcouf* puisse le remplacer, mais celui-ci est toujours retenu par ses problèmes de pas d'hélice et il ne sera pas disponible avant quelques jours. Heureusement, il pourra passer son détachement hélicoptère au *Jean Bart* qui en est dépourvu. Le transfert se fera dès l'arrivée à Djibouti de la frégate. Dans la matinée, le *Var* a ravitaillé l'aviso qui était descendu à moins de 20 % de réserve en gazole, et son équipage en était réduit aux boîtes de conserve. Ses frigos-vivres sont maintenant réparés.

Gillier a été désigné comme commandant tactique (COMTAC). Il embarquera à bord du *Jean Bart*. Dans l'attente de l'arrivée de la frégate sur le lieu de l'action, il rejoindra dès le lendemain le *Var* à proximité duquel il sera parachuté. Le général Georgelin et probablement le président de la République estiment en effet la présence d'un officier général souhaitable aussi vite que possible au plus près du lieu de l'action pour montrer la détermination de la France à agir. L'opération de largage en mer, en compagnie de spécialistes du renseignement est en cours de montage. Le

reste de l'état-major tactique et les autres commandos rallieront deux jours après avec le *Jean Bart*. Valin aussi y prendra passage pour rejoindre le *Var*. Du coup, les deux amiraux se trouveront le lendemain dans la situation curieuse où Valin bénéficiera de l'état-major de Gillier à Djibouti puis à bord du *Jean Bart*, tandis que Gillier travaillera avec celui de Valin sur le *Var*. Aussi, ils organisent avec soin ce chassé-croisé subtil pour qu'il n'y ait aucune confusion le moment venu dans la conduite de l'action, que chacun puisse jouer à plein son rôle dès qu'il en maîtrisera les moyens. Et que les responsabilités soient clairement définies pendant la phase de transition s'il faut agir dans l'urgence.

Une fois chacun en place, à Gillier la préparation et la conduite de l'opération de libération des otages et le cas échéant de rétorsion, à Valin celle de la force et la montée en puissance des moyens sur zone pour permettre à Gillier de mener sa mission.

Tous les deux savent que cette précision et ce souci du détail, complexes aux yeux des observateurs, sont importants pour assurer la sérénité de l'exécution, quelles que soient les évolutions de la situation et les turbulences extérieures.

Malgré les réticences de Gillier, Valin lui propose sa chambre à bord du *Var* pendant qu'il y séjournera. Les installations sont plutôt rustiques et austères, mais elles permettront à Gillier de travailler dans de bonnes conditions.

Après ces mises au point, et tandis que Gillier prépare son départ, Valin passe une partie de l'après-midi au téléphone avec Lozier, son chef d'état-major. L'important, s'accordent-ils à penser, est le maintien de tous les otages ensemble à bord du *Ponant*. La question est de déterminer la meilleure attitude à adopter à l'égard des pirates dans la manœuvre des bâtiments et des aéronefs pour ne pas susciter leur méfiance et les pousser à un débarquement ou une séparation. Lozier informe Valin de l'échange de coups de feu en début d'après-midi entre le voilier et des skiffs venus de terre. Cette attaque entre bandes rivales est le signe que les pirates ne sont pas partout les bienvenus à terre et qu'en conséquence le risque d'éparpillement des otages est limité. Valin donne pour directive de continuer un pistage non agressif et non ostentatoire du voilier, à plus de 2 nautiques, le *Var* se tenant en limite de portée radar et hors des eaux territoriales, de sorte que du *Ponant* on ne continue de voir que l'aviso.

De ses échanges téléphoniques de la soirée, Valin déduit que Paris reste très préoccupé d'un éventuel débarquement des otages, alors que *Le Ponant* a fini par mouiller devant le village de Garaacad. Le débat est vif. Paris imagine de faire savoir clairement aux pirates, par une communication radio, que tout débarquement des otages serait inacceptable et que les forces françaises s'y opposeraient. Les commandos opérant en zodiac à partir du *Bouan* pourraient se montrer ostensiblement dissuasifs. Valin n'est pas d'accord. Tout lui laisse penser que les preneurs d'otages sont les mêmes que ceux du *Danica White*. Il a étudié l'affaire en détail. Leurs hésitations sur le point de mouillage et l'attaque de l'après-midi indiquent que les pirates ne maîtrisent pas la situation à terre. De plus, selon les informations communiquées en catimini par le commandant Marchesseau, ils sont pour le moment en confiance. Inutile donc de se montrer menaçant. Paris n'est pas convaincu. La discussion se prolonge, mais Valin confirme ses directives à son chef d'état-major : pas de communication menaçante à destination des pirates, pas de démonstration de force, mais une attitude discrète et retenue. Il appelle directement Couble pour clarifier la situation et le conforter.

Vers minuit, après un dernier passage à la cellule tactique, Valin et Gillier se séparent. Gillier n'a que quelques heures avant le décollage, tandis que Valin est hébergé par le commandant de la marine. Il envisage de s'installer sur le *Jean Bart*, dès son arrivée, toujours prévue à midi.

À 7 heures lundi matin, Valin est de nouveau à l'état-major. L'interprète de somali promis par l'amiral Green est arrivé dans la nuit et a bien travaillé. Les conversations interceptées entre les pirates permettent de confirmer ou d'expliquer certaines observations faites par le *Bouan*, en particulier leurs routes erratiques qui avaient donné lieu à de multiples supputations. Un premier extrait indique qu'un homme a glissé du pont arrière du *Ponant* en y embarquant, que ses appels au secours ont été couverts par le bruit de l'hélicoptère qui survolait le voilier à ce moment-là et que ce dernier a tourné en rond pendant deux heures pour rechercher le malheureux. Un autre extrait donne des indications précieuses sur la détermination des pirates, les noms de deux d'entre eux, et leurs capacités de renseignement :

Maxamed (MXD) (à bord du *Ponant*) : « Il y a pas mal d'avions qui nous survolent ; il y en a de trois sortes, ceux qui viennent de loin et un petit

qui décolle du bateau qui nous suit. Tu sais qu'il y a cinq bateaux qui arrivent de Djibouti. »

Cabdi Caziz (CBZ) à terre : « Des bateaux français ? »

MXD : « Oui »

CBZ : « Tu sais ce que vous devriez faire ? Les passer pardessus bord un par un à chaque fois qu'un avion vous survole, pas de pitié ! »

MXD : « Non il y a beaucoup de gens dans le monde qui… *(brouillé)*. »

CBZ : « Tu sais, pour eux, la vie de l'un des leurs est plus précieuse que celle de vous tous somalis présents sur ce bateau. »

MXD : « J'en suis conscient… sinon on est bien d'accord, quand on approchera de vous, on vous balancera le petit colis comme convenu. »

Dans une conversation ultérieure, qui *a priori* a eu lieu le lendemain, MXD confirme qu'ils ont ouvert le feu sur un bateau en rapprochement. Tous ces éléments méritent la plus grande attention, pense Valin, mais le confortent en même temps dans ses observations et son analyse. Les pirates sont déterminés, jusqu'à envisager l'élimination des otages sans état d'âme.

Chapitre IV
Lundi 7 avril

32. Au large de la Somalie, en vol avec l'amiral Gillier, au petit matin.

Voilà maintenant bientôt deux heures que le *C160* a quitté Djibouti. L'amiral Gillier a embarqué en compagnie d'une petite équipe de spécialistes du renseignement du commando *de Penfentenyo* dont on a besoin le plus vite possible au contact du *Ponant*. Les deux officiers de son état-major qui l'ont accompagné depuis Lorient le rejoindront plus tard à bord du *Jean Bart.*

Comme la veille, l'avion a décollé de nuit, contourné la côte, au nord du Somaliland et pris sa route vers le sud. Le vol est sans histoire. Plus que quelques minutes avant le largage. Dans la carlingue, le ronronnement des moteurs est assourdissant. Même avec le casque, il est difficile de s'entendre. L'amiral Gillier a l'habitude. Il n'est jamais resté longtemps dans sa carrière sans sauter avec ses hommes, et depuis qu'il a pris le commandement des fusiliers marins et des commandos, les occasions sont plus nombreuses.

Cette fois-ci, ce n'est pas pour un entraînement, mais ce n'est pas banal. On n'a jamais vu un amiral largué à la mer pour aller rejoindre son poste en opérations. Pourtant cette curiosité n'effleure même pas son esprit. Il dort profondément. La veille au soir, à Djibouti, il n'a pu s'allonger que deux heures après le dernier briefing.

« Amiral, largage dans quinze minutes », annonce le pilote dans le haut-parleur tandis que l'avion vire sur son aile. Gillier sursaute en se réveillant, ajuste sa combinaison, vérifie son casque et resserre l'attache de la gaine qui contient ses affaires personnelles. Un modeste balluchon roulé dans un sac étanche, relié à son ceinturon par un bout de 20 mètres de long qu'il larguera sous ses pieds peu avant le contact avec l'eau.

« Debout, accrochez », lance à nouveau le haut-parleur tandis que le voyant lumineux s'illumine en rouge. Gillier et ses accompagnateurs se lèvent pesamment en direction de la porte, encombrés par leur sac, une

main sur le parachute ventral, l'autre tenant la sangle, le long du câble de largage qui court dans la longueur de l'avion.

Par le panneau largement ouvert il aperçoit le *Var* qui fait route sur l'eau lisse, silhouette déliée flanquée de son château carré sur l'avant, et les portiques de ravitaillement soutenant les manches, comme des serpents dressés de chaque côté du PC cargaison. Tout paraît calme, il n'y a guère de vent. Le sillage mousseux s'étend sur des kilomètres, laissant deux traits sur la mer qui au loin s'estompent. La côte est invisible. L'avion s'en est tenu éloigné pour rester discret. Gillier l'imagine pourtant basse, rougeâtre, désertique, envoûtante même dans la lumière encore timide de l'aube. Il a connu d'autres déserts…

En même temps que le voyant lumineux passe au vert, le klaxon strident retentit. Mouvement vers la porte, sans bousculade. Un grand souffle d'air qui fouette le visage, un claquement de toile. La corolle du parachute se déploie. Puis le silence. Et l'eau dessous. Elle est à 27°.

33. Toulon, à bord du *Siroco*, début de matinée.

Le pilote est à bord, un remorqueur en flèche à l'arrière, un autre par le travers pour décoller le lourd bâtiment du quai.

« Larguez devant », lance le capitaine de vaisseau Martin Flepp. Puis le pilote : « *Esterel* en avant lente. »

Le *Siroco* appareille.

Tout juste rentré d'une tournée en Méditerranée orientale qui l'a mené jusqu'en Libye, le *Siroco* est de nouveau sur la brèche. Weekend, bien sûr, vacances de Pâques, bien sûr… Les marins ont l'habitude. Le capitaine d'armes a fait le nécessaire pour récupérer les deux cent cinquante hommes et femmes de l'équipage dispersés depuis vendredi. Ravitaillement des rechanges, des vivres, lots aéronautiques, antenne médicale et chirurgicale renforcée, matériel lourd pour les commandos et les forces spéciales. De quoi tenir plusieurs semaines, car les choses peuvent durer.

Le commandant de la force d'action navale, le vice-amiral d'escadre Philippe Sautter, grand patron de la flotte de surface, a donné ses directives samedi matin après analyse de la situation avec son état-major toulonnais. La *Jeanne d'Arc* ne pourra pas prolonger exagérément son séjour en océan Indien. Elle doit poursuivre sa mission de formation des officiers-élèves. Elle dispose en outre d'un équipage nombreux qu'il est inutile de mobiliser

longtemps encore après cinq mois de mer si la prise d'otages s'éternise. Certaines ont traîné pendant plus de cinq mois.

Sans attendre, les dispositions sont prises à Toulon pour permettre l'appareillage du *Siroco* au plus vite. L'état-major des armées valide l'option et la décision est confirmée dimanche.

Le *Siroco,* comme son *sister-ship* la *Foudre*, est adapté à la mission. Grand bâtiment amphibie capable de mettre en œuvre à la fois des hélicoptères – de la marine, de l'armée de terre ou de l'armée de l'air – grâce à son long pont d'envol, et des engins de débarquement à partir du radier immergeable qui ouvre directement sur la mer par sa porte arrière, le *Siroco* dispose aussi de vastes installations de commandement pour diriger une opération interarmées, et d'un hôpital de 500 m^2 avec blocs opératoires et salle de traitement des grands brûlés. Il peut embarquer cinq cents soldats avec véhicules et leur état-major. Il a une grande autonomie et peut tenir plusieurs semaines au large sans mobiliser de ravitailleur.

Le commandant, casquette vissée sur le crâne, est accoudé au pavois sur l'aileron de passerelle. Il surveille d'un œil la manœuvre de l'*Esterel* qui tire maintenant de toute sa puissance car le vent s'est déjà levé, de l'autre le plan d'eau où il va s'éviter pour mettre cap vers les passes. Martin Flepp n'est pas mécontent de cet appareillage inopiné vers l'océan Indien. Une mission claire et concrète qui plaît à ses marins. Ils n'ont pas ménagé leurs efforts pour embarquer le matériel et redisposer le navire au cours du week-end. Sauver des collègues d'une mauvaise passe, une belle aventure !

Lui-même est à son affaire pour une telle opération. Il a déjà commandé plusieurs bâtiments, mais il est aussi nageur de combat. Il a passé deux années chez les *Seals*[1], les fameuses forces spéciales de l'*US Navy,* commandé le commando *Hubert* et secondé Gillier en Afghanistan. Il est du sérail…

Aussi, Flepp est satisfait d'avoir pu embarquer un *Super Frelon* de la flottille *33 F* dans les flancs du *Siroco*. Une première depuis longtemps. Cet antique hélicoptère, que les mécaniciens d'aéronautique de la marine s'acharnent encore à faire voler malgré les années, a de belles capacités pour des opérations de contre-terrorisme maritime, et les équipages de la *33 F* y sont spécialement entraînés ; on ne fait guère mieux. Il pourra être utile pour diriger l'assaut d'un dispositif plutôt hétéroclite de *Puma*, d'*Alouette* et de *Panther.*

Un peu en retrait, soucieux de ne pas gêner la manœuvre et les marins qui s'activent sur la passerelle, Bouzid Messili ne manque rien du spectacle de l'appareillage. Une expérience nouvelle pour lui. Seul son insigne de casquette le distingue des autres membres de l'équipage. Jamais un aumônier musulman[2] n'avait embarqué pour une mission opérationnelle.

Le commandant Flepp a rencontré Bouzid Messili, aumônier régional de la marine, quelques mois auparavant et l'a sollicité pour l'aider à dénouer des situations difficiles entre les jeunes marins musulmans de son équipage. Ils sont une vingtaine à bord. Les deux hommes ont sympathisé. Bouzid Messili, qui conserve parallèlement des fonctions d'imam dans la région lyonnaise, y a laissé sa femme et ses trois enfants : il est célibataire géographique à Toulon et Martin Flepp lui a proposé d'embarquer. Le *Siroco* est sous bonne garde puisque le père Charolais, aumônier catholique, est aussi du voyage.

Avec le passage du canal de Suez, la descente de la mer Rouge et une rapide escale à Djibouti, il faut compter une dizaine de jours de transit pour rejoindre le théâtre d'opérations. Là-bas, le *Siroco* embarquera l'état-major de l'amiral Gillier, les gendarmes et les commandos, et on pourra libérer les autres bâtiments.

Le lourd navire se dégage du quai dans un brassement d'eau et de vase, s'évite avec l'aide des remorqueurs, franchit les passes et met le cap au sud-est en direction de l'Orient.

---

1. Seals : « *Sea, air and land* » (« mer, air et terre »). Fameuses unités spéciales de la marine américaine créées pendant la Seconde Guerre mondiale. Elles sont employées dans les opérations de reconnaissance, de préparation de terrain avant débarquement, de contre-terrorisme, de capture de chef de guerre, ou toute autre forme de guerre non conventionnelle.

2. Il existe des aumôniers du culte musulman dans les armées françaises depuis octobre 2006, en plus des aumôniers catholiques, protestants et israélites.

Chapitre V
Mardi 8 avril

34. Golfe d'Aden, à bord du *Jean Bart,* matinée.

Il fait beau temps ce matin sur le golfe d'Aden, une petite brise pour rafraîchir l'atmosphère, la frégate *Jean Bart* file sans difficulté vers l'est depuis son appareillage de Djibouti, la veille au soir à 22 h 00 C. Encore environ 24 heures de navigation avant de rejoindre le *Var* et le *Bouan*, à proximité du village de Garaacad où *Le Ponant* est au mouillage depuis dimanche soir. La frégate doublera le cap Gardafui dans la nuit et inclinera sa route au sud sud-ouest en longeant la côte.

Le commandant Damlaimcourt est à la passerelle, assis à son fauteuil depuis la fin de la réunion qu'il a organisée à 8 heures avec ses adjoints. L'hélicoptère n'est pas encore annoncé. En attendant, il dissèque un à un tous les préparatifs.

On l'a prévenu dans la nuit qu'un passager supplémentaire en provenance de Djibouti devait rejoindre la frégate dans la matinée. Sans autre précision… À l'évidence un personnage important. Damlaimcourt a fait réduire l'allure dès qu'il a reçu l'information. Une telle manœuvre n'est pas exceptionnelle, mais elle demande une grande précision pour assurer le rendez-vous avec l'hélicoptère dans des conditions satisfaisantes de sécurité, et permettre son retour vers le point de départ avec un minimum de risque. Heureusement, la route actuelle face au vent est compatible avec les mouvements d'hélicoptère et le *Jean Bart* n'aura pas à modifier son cap pour l'appontage et le décollage. Aussitôt le passager déposé et les pleins complétés, l'hélicoptère pourra repartir. L'affaire de quelques minutes. Il faudra alors de nouveau forcer l'allure.

La réunion du matin a tenté de balayer l'ensemble des hypothèses, mais les scénarios d'engagement du *Jean Bart* pour les jours qui viennent sont si divers que les questions restent nombreuses dans tous les domaines. Il faut pourtant des réponses pratiques. Quels seront les moyens nécessaires à l'état-major tactique ? Peut-on lui installer un poste Internet en salle de

réunion, là où il a commencé de se mettre en place ? Où disposer les téléphones chiffrants pour faciliter les échanges ? En combien de temps peut-on espérer mettre toutes les embarcations à l'eau ? Comment réorganiser le poste de combat pour adapter le bateau à la mise en œuvre des forces spéciales sous menace potentielle de mitrailleuses et de lance-roquettes ?

Comme toujours, se dit le commandant, les marins devront imaginer des solutions inédites et adapter en quelques heures une frégate antiaérienne prévue pour d'autres combats à une opération spéciale de grande envergure. Damlaimcourt a confiance en l'inventivité de son équipage.

Le chantier a commencé la veille après l'accostage par un impressionnant mouvement de matériel rassemblé sur le quai sous bonne garde. Il y a là neuf tonnes pour les forces spéciales, le lot aéronautique des rechanges du *Panther*, y compris pale de rotor et turbine complète dans leur conditionnement, mais aussi une bonne douzaine de palettes de cartons d'eau, des équipements de transmission sécurisés, des rouleaux de câbles, des couchages et des vivres.

Les camions-grues et les installations de quai ne suffisent guère, une coupée supplémentaire a été disposée pour le va-et-vient. Les cartons et les colis passent de main en main le long des passavants ou dans les coursives jusqu'aux locaux techniques, aux soutes, ou même aux mailles vides.

Pour une frégate antiaérienne déjà réputée spartiate et exiguë, l'afflux d'hommes et de matériel s'apparente à un casse-tête. À l'appareillage, à 22 heures, le bateau était un vaste capharnaüm : il a fallu une organisation nouvelle pour répartir et stocker le matériel, mais aussi loger les soixante-deux passagers supplémentaires sur des lits de camp dans les avant-postes et les accueillir dans les carrés à l'heure des repas. Tous les locaux possibles ont été utilisés ou adaptés : la soute torpilles est désormais le PC des hommes d'*Hubert*, le bureau opérations est transformé en future cellule de négociation, l'hélicoptère reste stationné sur la plate-forme, et son hangar, déjà garni des équipements les plus encombrants des commandos, devient le PC du GIGN.

Même sur les extérieurs, des aménagements ont été disposés pour stocker en sécurité 1 000 litres d'essence et maintenir quatre embarcations *Futura* en position d'être mises à l'eau dans les meilleurs délais, alors qu'il n'y a qu'un point en temps normal.

Depuis que le commandant a pris le micro de la diffusion générale le samedi 5 au matin, juste après le branle-bas, pour expliquer le changement de mission, l'équipage a suivi comme un seul homme. Le capitaine d'armes et ses sergents n'ont guère eu besoin de battre le rappel dans les postes et les coursives pour mobiliser les bonnes volontés. Damlaimcourt ne ressent la tension et la gravité que par des signes à peine perceptibles, la démarche de ses hommes, leur regard, leurs gestes ou l'intonation de leur voix. Une tension positive parce qu'il faut sauver d'autres marins qui sont en danger.

« Hélicoptère en rapprochement », annonce l'interphone, alors que Damlaimcourt est installé à son poste du central opérations, d'où il peut intervenir rapidement, tout en gardant un œil à l'extérieur. La position du commandant est située à droite de celle de l'officier de quart opérations, avec l'officier de lutte antiaérienne à sa gauche, au cœur du dispositif de commandement.

De son fauteuil où il passe tant d'heures dans les situations délicates, il suit sans intervenir le déroulement de la procédure. Opération de routine, comme des centaines de fois.

« Vert appontage », transmet de la passerelle l'officier de quart, tandis que le voyant lumineux passe au vert. D'un œil, grâce à l'écran qui lui transmet l'image du pont d'envol, le commandant voit l'hélicoptère se présenter en final, se cabrer légèrement au dernier moment et s'enfoncer sur ses roues tandis que son harpon saisit la grille au milieu de la plateforme ; deux matelots à demi courbés, bonnet de couleur sur la tête et casque antibruit sur les oreilles, se précipitent sous la machine pour positionner les cales.

Dès que le rotor est coupé et que la porte de la cabine est ouverte, un homme de grande taille dont on ne distingue pas le visage descend sur le pont, se retenant d'une main à l'hélicoptère. Dans l'autre il tient une volumineuse sacoche de cuir. Trois autres du même modèle sont visibles sur la banquette. Le commandant en second se présente pour l'accueillir.

Damlaimcourt se redresse soudain sur son fauteuil et se prend la tête à pleines mains. Il réalise. Non, il n'a pas pensé à tout ! Où va-t-on stocker l'argent ?

Il s'agit décidément d'une étrange mission.

35. Océan Indien, à bord de la *Jeanne d'Arc.*

Le commandant Bléjean est perplexe. Plusieurs officiers étrangers sont présents à bord – la *Jeanne* en accueille traditionnellement une douzaine parmi ses élèves, et aussi au sein de son état-major. Ces derniers ne sont pas de simples doublures, ou des figurants, ils exercent de vraies responsabilités opérationnelles. Cette situation comporte des risques si le bâtiment est engagé dans des opérations purement nationales qui nécessitent une grande confidentialité, mais elle n'est pas nouvelle et s'est déjà produite dans d'autres circonstances, car la *Jeanne* n'est pas le seul bâtiment à recevoir des marins d'autres nations à titre d'échange. De la même manière, des officiers français naviguent sur des bâtiments américains, allemands, canadiens ou britanniques. C'est une pratique utile pour les armées, qui permet de croiser les expériences, mais elle est aussi vivement encouragée par les gouvernements toujours prompts à favoriser la coopération dans un but politique, sans clairement fixer les limites. Bléjean le sait. Cette affaire est laissée à son appréciation. À lui de mesurer les risques et de les assumer. Fragiliser la cohésion des équipes, froisser les étrangers, ou risquer au contraire de les entraîner dans des opérations ou des actions que leurs autorités désapprouveraient voire qu'elles condamneraient ? Les mettre eux-mêmes en difficulté dans des moments cruciaux ? Bléjean retourne les données dans sa tête.

En l'occurrence, l'un des pilotes d'hélicoptère du détachement *Alouette* est marocain, l'un des officiers du groupement opérations allemand. La question ne se pose pas de la même façon ou avec la même acuité pour l'un et l'autre. Mais comment les traiter différemment ?

L'enjeu est important pour la mise en œuvre des hélicoptères qui peuvent se voir confier des missions délicates vers la Somalie ou à l'assaut sur *Le Ponant*. La veille au soir, lors de l'arrivée dans la zone, Bléjean n'a pas eu à décider puisque ce sont les *Gazelle* qui ont pris l'alerte, au cas où les commandos du *Bouan* auraient dû intervenir d'urgence, mais maintenant, la question doit être tranchée sans délais car un vol de reconnaissance est prévu dans l'après-midi pour compléter la couverture photographique du village. Ce sera la première mission des hélicoptères au-dessus ou à proximité du territoire somalien, elle comporte inévitablement des risques. Bléjean consulte le capitaine de corvette Glaize et le lieutenant de vaisseau Bayer. Leur avis est important pour envisager tous les aspects techniques et psychologiques de la situation.

Finalement, il décide de laisser l'officier marocain participer à la mission. Le vol se déroule sans incident et le fichier numérique est acheminé sur le *Var* pour l'analyse ; la cartographie ainsi réalisée complétera utilement celle réalisée par les *Atlantique 2* et les satellites. Mais la résolution de Bléjean n'est pas définitive, car les hélicoptères de la *Jeanne* peuvent se voir confier des missions d'un autre style. Lorsqu'il pressent, par une communication téléphonique d'*Alindien*, la nature de celle prévue pour la soirée, Bléjean n'hésite plus, et il convoque de nouveau Glaize et Bayer pour leur faire part de sa décision. Impossible d'associer des étrangers dans cette affaire.

Il reçoit quelques minutes plus tard les officiers étrangers pour les informer de ces nouvelles dispositions. Leur déception est grande. Au cœur de l'action, leur dit-il pour les consoler, il ne veut pas les mettre devant des cas de conscience.

Dans la soirée les choses se précisent, et Bléjean se félicite d'avoir anticipé. L'une des *Alouette III* est dépêchée sur le *Var* pour y embarquer un tireur d'élite (TE) du GIGN et un coordonnateur du commando *Hubert*, tandis que la *Gazelle* « lisse » passe en configuration TE, portes et portillons déposés.

Mais on continue de jongler, car ce vol pourrait s'effectuer par nuit noire absolue, et toutes les conditions ne sont pas strictement réunies. Bléjean se rend de nouveau en salle d'alerte, dans le fief des pilotes de *Gazelle*, pour qu'ils lui précisent les contraintes et les risques. La discussion s'engage. La question est de savoir s'ils se sentent malgré tout capables d'effectuer la mission sans mettre en danger leur sécurité. Tous les détails sont passés en revue. Chacun mesure les enjeux.

Au-delà des règles et des procédures, Bléjean a eu l'occasion de les tester en conditions réelles pendant les opérations de lutte contre le narcotrafic en zone Antilles-Guyane en début de campagne, et depuis le courant passe. Car eux aussi ont éprouvé leur commandant. Question de confiance qui ne ressort d'aucun règlement.

Au cœur de la crise, à quelques heures de missions difficiles et d'opérations décisives, la discussion s'élève, comme si le temps était suspendu. Les pilotes voleront sous la responsabilité du commandant, en attendant la réponse aux demandes de dérogation au général commandant l'aviation légère de l'armée de terre. C'est de bon augure pour la suite.

Tandis que la nuit est définitivement installée, les mécaniciens effectuent les dernières vérifications. Les pleins sont faits. Les équipages sont en salle d'alerte avec le tireur d'élite et le commando. Attendant l'ordre de décollage.

36. Paris, palais de l'Élysée, après-midi.

Prise d'otages du Ponant *: Nicolas Sarkozy reçoit les familles de l'équipage (AFP) – 8 avril 2008.*

PARIS (AFP) – Nicolas Sarkozy a reçu mardi après-midi à l'Élysée les familles des vingt-deux membres français de l'équipage du voilier de luxe Le Ponant, *pris en otages il y a cinq jours par des pirates au large de la Somalie, a-t-on appris auprès de la présidence.*

Une quarantaine de proches des otages sont arrivés après 15 heures mardi à l'Élysée et en sont repartis une heure et demie plus tard sans faire de déclaration à la presse.

« Sans faire de déclaration… »

En réalité, le président se fâche un peu. Après avoir longuement fait le point de la situation, expliqué l'importante mobilisation de moyens autour du *Ponant* et toutes les dispositions prises par les autorités françaises pour récupérer les otages avec le maximum de garanties, Nicolas Sarkozy met en garde les familles assez vigoureusement :

« Vous risquez de mettre en danger la vie de vos enfants chaque fois que vous intervenez en public », avertit le président à l'intention de certains qui se sont déjà largement répandus dans la presse.

Et encore :

« On a affaire à des malfrats. Ils veulent du fric, on va leur en donner, et après, c'est mon affaire[1]. »

Le président est déterminé.

La plupart des familles quittent l'Élysée par une porte dérobée pour éviter tout contact. Les journaux ne font pas de commentaire.

37. Paris, bureau du chef d'état-major des armées, fin d'aprèsmidi.

Au premier étage du 231, le bureau du chef d'état-major des armées. Une vaste pièce dominant le boulevard Saint-Germain, côté nord, studieuse, jamais ensoleillée. Sur les murs extérieurs du bâtiment, on peut voir les

stigmates des fusillades de la libération de Paris, marqués dans la pierre. Aux fenêtres, de longues tentures entourent les voilages toujours tirés. La pièce est sombre mais spacieuse, plus d'une dizaine de mètres de long et au moins six de large. À l'est, une porte ouvre sur l'antre des secrétaires et de l'aide de camp, encombré de tables, de téléphones, de dossiers, toujours en effervescence. De l'autre côté, plus calme, l'étroit bureau du chef de cabinet, un endroit stratégique, véritable tour de contrôle de l'état-major. Le contre-amiral Rogel règne sur les lieux. La pièce est un passage obligé pour tous les officiers, généraux ou colonels qui se rendent chez le CEMA. À l'aller, Rogel encourage ; au retour, il recueille. Tous les dossiers ou le courrier destinés au CEMA passent entre ses mains. Il souligne, il annote, il suggère, il rappelle. C'est lui aussi qui organise et arrête l'emploi du temps. Entre les deux hommes au caractère si étonnamment différents, la confiance est totale. Rogel secondait déjà Georgelin à l'état-major particulier du président. Il l'a suivi boulevard Saint-Germain.

La troisième porte, donnant au sud sur le couloir moquetté de rouge – la coursive, disait-on du temps de l'amiral Lanxade –, est l'entrée officielle. Un huissier portant chaîne et habit noir introduit les visiteurs qu'il accueille en haut de l'escalier ou fait patienter dans le petit salon attenant au bureau de l'aide de camp. Dès que le général entre dans son bureau ou le quitte, l'huissier manœuvre le fanion placé à gauche de la porte.

La pièce est sobrement meublée. Un grand bureau avec une batterie de téléphones. Un poste de télévision. Dans un coin, sur un guéridon, des souvenirs personnels, insignes, fanions de régiments et photos ; plusieurs fauteuils confortables sont installés au centre, devant le bureau, pour recevoir les personnalités. Quelques livres. Plus loin, une grande table de travail avec huit chaises. Et dans son cadre, comme dans tous les lieux officiels, le portrait du président de la République.

Le général Georgelin n'a pas conservé le vaste globe terrestre à l'ancienne de couleur sombre, qui trônait dans le bureau de ses prédécesseurs depuis plus de vingt-cinq ans et l'a fait déplacer dans le petit salon attenant[2].

Deux ou trois fois par jour depuis le début de la crise, la nuit parfois, le plus souvent accompagné du contre-amiral Rogel, il réunit autour de la table l'amiral Teule et le capitaine de vaisseau Isnard, ainsi que l'amiral Martinez. À l'occasion, la réunion a lieu dans les sous-sols du CPCO.

Tandis qu'Isnard rend compte des dernières évolutions, et rappelle les actions prévues pour les heures à venir, Georgelin l'écoute avec attention puis l'interrompt. Les questions sont précises, affûtées. Ses collaborateurs ont l'habitude. Ils savent que leur patron veut tout comprendre, tout appréhender dans les moindres détails. C'est lui qui est responsable vis-à-vis du président de la République. C'est lui qui expliquera et proposera les options au chef de l'État. L'amiral Martinez esquisse plusieurs scénarios. On est toujours au stade des hypothèses, car ce mardi, tous les éléments d'une intervention délibérée ne sont pas encore réunis. Les négociations de l'armateur pour la rançon traînent en longueur[3]. À cette heure, elles progressent mais n'ont pas abouti. Le président a fixé le terme à jeudi. D'ici là, les choses peuvent déraper, rappelle Georgelin. Sur place le dispositif n'est pas complètement bouclé puisque l'amiral Gillier n'a pas encore installé son PC définitif à bord du *Jean Bart*. Isnard précise que le transfert est prévu mercredi dans la soirée. Georgelin a pleine confiance dans les capacités d'adaptation et de réaction de Gillier, mais il veut rester en situation de décider si les choses tournent mal brutalement, sa préoccupation étant de garder une marge de manœuvre pour pouvoir intervenir de vive force à chaque instant si la vie des otages était mise danger.

Georgelin écoute Martinez et pose de nouvelles questions. Il n'est pas dérouté parmi tous ces marins qui l'entourent. Ni par les hommes, ni par le milieu. La mécanique tourne vite. Quand il précise ses orientations, sa voix est claire et ferme. Il appuie ses déclarations d'amples gestes des deux mains. Le plateau de verre de la table encaisse avec des bruits mats.

Georgelin demande ensuite à son chef de cabinet un rapport sur la couverture médiatique. Le contre-amiral Rogel a une bonne expérience de ce domaine puisqu'il a été porte-parole quelques années auparavant. De ce côté, les choses se passent bien. Il y a un intérêt énorme du public pour cette affaire de pirates, et beaucoup d'émotion avec les otages. L'action des armées est présentée de manière favorable. La présence d'un navire de la marine dès les premières heures, la mobilisation rapide d'autres unités, le saut en mer de l'amiral Gillier, ces événements ont fait grosse impression, mais Georgelin sait que tout est fragile et que l'opinion peut se retourner en une minute à la moindre erreur, au moindre incident vite considéré comme une bavure. Le public attend des résultats. Georgelin est attentif à cet

environnement médiatique; aujourd'hui, il le sait bien, la bataille est en partie sur ce terrain.

En l'occurrence c'est le ministère des Affaires étrangères qui est chargé, selon les décisions de Matignon, de la communication vers les médias, mais ce sont les armées qui lui fournissent la plupart des éléments.

Tandis que ses collaborateurs redescendent les deux étages qui les séparent du CPCO, Georgelin ramasse son dossier et retourne à son bureau pour finaliser ses notes. Dans une heure, c'est lui qui planche à l'Élysée.

38. À bord du *Var.*

Dès le petit matin, le *Var* s'écarte au-delà de l'horizon du *Ponant* et du *Bouan* pour une nouvelle opération « Tarpon ». Les effectifs parachutés sont plus importants que la veille, essentiellement des commandos d'*Hubert* avec leur matériel et trois gendarmes du GIGN. Toute la drôme[4] est mise à contribution, y compris les lourds LCVP à fond plat normalement destinés au plageage. Ballet des embarcations vers les corolles des parachutes pour récupérer un à un les imposants colis. La mer est belle et le vent modéré, mais la manœuvre est délicate car la brise gonfle les coupoles comme des spinnakers ; les équipages doivent s'approcher prudemment, crocher à la gaffe et batailler avec les suspentes qui se raidissent au risque de s'emmêler dans les hélices et les safrans. La passerelle surveille les opérations à la jumelle. Soudain, le LCVP, qui repêche sur tribord une caisse volumineuse entourée de flotteurs, culbute. Sa proue s'enfonce et il enfourne. L'eau s'engouffre par l'avant. En quelques secondes, il est submergé. Les hommes ont sauté. On les aperçoit s'agiter à côté du parachute. Que s'est-il passé ? Incident mécanique, fausse manœuvre, un colis a-t-il glissé dans la cuve ? Ce n'est pas le moment de se poser des questions. Les marins sont vite repêchés sains et saufs par le zodiac de sécurité. Le naufrage n'a d'autres conséquences que la perte de l'embarcation et un peu de retard dans la récupération. Il apparaît cependant comme un signal d'alerte : tout peut capoter rapidement pour une affaire mineure…

Le *Var* se rapproche de nouveau en fin de matinée de la zone de mouillage, mais toujours hors de vue du voilier. À plusieurs reprises, l'*Alouette* décolle pour des vols de reconnaissance autour du *Ponant* et le long de la côte, en coordination avec les hélicoptères de la *Jeanne d'Arc*, attentive au moindre geste des pirates sur le pont du voilier.

« Une paire de chèvres à deux heures », annonce le pilote à son contrôleur surpris, alors que *Le Ponant* défile sur sa droite à quelques centaines de mètres. Il vient de repérer les deux malheureux animaux attachés au pied du mât du voilier, tirant sur leur corde, tandis qu'un homme s'approche avec un seau pour traire. Les pirates ont conservé leurs habitudes… La nouvelle se répand sur les ondes, relâchant momentanément la tension qui s'est renforcée depuis le naufrage.

Dans les locaux de l'état-major qui occupent la partie haute du château, sous la passerelle, l'amiral Gillier, désormais au plus près du lieu de l'action tant que le *Jean Bart* n'a pas rallié, a pris ses marques. Les officiers d'*Alindien* lui prêtent volontiers leur concours. Le colonel de Medlege, J5[5] de l'état-major et marsouin[6], très à son aise parmi les marins, met tout son savoir-faire dans l'élaboration des différents plans, tandis que le commissaire en chef Logette apporte son expertise juridique de « *legal advisor* »[7], tant les aspects légaux sont importants dans une opération de cette nature, conduite avec des moyens militaires, mais dans le respect des procédures nationales comme des conventions internationales. La France n'est pas en guerre contre la Somalie, et les preneurs d'otages sont des civils. Toutes les actions envisagées doivent l'être en se conformant scrupuleusement aux règles du droit. Logette veille au grain.

Comme il fallait s'y attendre, la demande des médias est soutenue. La modeste cellule de communication d'*Alindien*, faute de place – elle ne dispose même pas d'un local en propre –, est fortement sollicitée : détails opérationnels, interviews, images… Aucun journaliste n'est embarqué à bord du *Var* ni sur les autres bâtiments de la force, et pour cause, tous les navires engagés arrivent directement d'opérations. Seuls deux militaires de l'Établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense, l'ECPAD, dont l'amiral Gillier a demandé la venue pour faire des images, sont en transit sur le *Jean Bart.* L'enseigne de vaisseau Clémence Viel assure une liaison permanente avec le capitaine de vaisseau Prazuck, à Paris, mais l'amiral est très attentif à ne laisser filtrer aucune information susceptible de profiter aux pirates. Ils écoutent la radio, lisent les journaux et regardent la télévision. Leurs propos à travers les interceptions le prouvent. Inutile de leur faciliter la tâche.

Grande activité sur le pont. Le *Var*, comme les autres pétroliers ravitailleurs de la marine, dispose sous les portiques de larges passavants débouchant à l'arrière sur la plateforme hélicoptère et se prolongeant vers l'avant jusqu'au château ; ils permettent la circulation et l'entreposage en bon ordre des palettes, des caisses ou des objets à transférer lors des opérations de ravitaillement à la mer, les uns suspendus à un câble tendu entre les deux navires, les autres en sling[8] sous les hélicoptères.

Fin d'après-midi. Les commandos « tarponés » le matin même ont stocké à l'abri des pavois le matériel parachuté avec eux et récupéré colis par colis. Tout a été ouvert et déconditionné, les pièces vérifiées et remontées en bon ordre. Il n'y a pas de temps à perdre s'il faut intervenir dans la soirée. La nuit tombe rapidement. À l'ouest, des lueurs rougeoyantes embrasent encore le ciel, mais on ne voit pas la ligne de côte, elle est trop loin. Il n'y a pas un nuage. Sirius, légèrement bleutée, basse sur l'horizon, apparaît, puis Rigel, bleue aussi, et Bételgeuse, à peine rouge. Toute la constellation d'Orion est maintenant visible, majestueuse. La brise du soir soulage l'atmosphère, mais la tôle grise, chauffée à blanc dans la journée, est encore brûlante. Dans la pénombre, les hommes en treillis poursuivent leurs préparatifs. Soudain, la plateforme s'incline sur tribord. Mouvement souple du lourd bateau. À l'arrière, la ligne écumeuse du sillage qui ressort sur l'eau noire marque un début de courbe. Le mouvement se prolonge. Le *Var* incurve sa route vers la terre. Les commandos ont compris et redoublent les préparatifs sous le regard brillant du céleste chasseur[9]. La nuit leur sera-t-elle favorable ?

---

1. Cité par *Mer et marine*.

2. L'observation attentive du globe permettait d'y distinguer sur la carte de France les noms de Jarnac, Château-Chinon, Cluny, Solutré et Latché…

3. Pour la chronologie des négociations sur la rançon, voir Annexe.

4. Drôme : l'ensemble des embarcations du bateau.

5. J5 : voir note 8 (I-4), p. 32.

6. Marsouin : soldat des troupes de marine.

7. Dans les opérations complexes qui mêlent intimement les actions civiles et militaires, les commandants d'opérations sont conseillés par des juristes,

« *legal advisor* » dans la terminologie alliée.

8. En sling : suspendu.

9. Orion : chasseur légendaire de la mythologie grecque qui a donné son nom à la constellation la plus remarquable du ciel.

Chapitre VI
Mercredi 9 avril

39. Paris, ministère des Affaires étrangères, centre de crise.

Journée difficile à la cellule de crise qui assure depuis le premier jour le lien avec les familles. Pour les vingt-deux otages français, cela représente cent personnes. La plupart d'entre elles ne posent aucun problème et sont compréhensives, mais certaines sont fragiles et nécessitent un traitement attentif, monopolisant longuement leurs interlocuteurs.

Depuis lundi, les équipes ont travaillé à la préparation de la réunion de l'Élysée de mardi. Non seulement la rédaction des dossiers pour le président et le ministre, mais aussi la logistique. La compagnie CMA/CGM a payé la note, mais il a fallu tout organiser pour accueillir les familles dans les meilleures conditions: transport des quatre coins de la France, hébergement à l'hôtel, accompagnement… On ne pouvait pas se permettre le moindre raté.

La réunion s'est bien passée. Le président a été ferme, mais il a trouvé les mots et le message a été bien perçu. Quant à la presse, elle a compris que les familles voulaient rester discrètes. Les correspondants de l'Élysée ont l'habitude. Ils savent que le sujet est délicat. Il n'y a pas eu de clash.

Aujourd'hui, c'est la suite qu'il s'agit de préparer. La perspective de l'échange se précise. Du coup, la tension et l'inquiétude montent d'un cran.

Le 4 avril, la CMA/CGM seule avait prévenu les parents ou les conjoints. Depuis, les rôles sont partagés, puisque les familles appellent volontiers « les autorités », qui ont communiqué un numéro vert. La compagnie a transmis les fiches des marins, y compris les dossiers médicaux, de médecin à médecin.

Au Quai, les appels sont dirigés vers la cellule, 24 heures sur 24, car plusieurs familles sont à l'étranger et viennent aux nouvelles sans considération du décalage horaire. Dans la journée, il peut y avoir jusqu'à vingt-cinq agents présents. La nuit, ils sont quatre en permanence, deux pour le pôle « opérations » qui fait le lien avec le CPCO, la DGSE et les

autres services, deux pour le pôle « familles » qui répondent aux appels, les deux organismes étant en relation étroite avec la compagnie, car les familles les appellent souvent successivement et il est indispensable que les éléments de langage soient cohérents. Tous sont formés par des médecins et des professionnels de santé, tant la dimension psychologique est forte.

Depuis que les discussions ont commencé avec les pirates pour traiter de la rançon et des modalités d'échange, la cellule se prépare à accompagner les proches dans la suite des événements, heureux ou dramatiques. Patrick Lachaussée et ses collaborateurs ont effectué depuis deux jours un gros travail de scénarisation, en relation avec la CMA/CGM et l'état-major des armées afin d'anticiper toutes les hypothèses : la libération dans de bonnes conditions, mais aussi des événements plus douloureux avec d'éventuels blessés, des morts peut-être.

L'important est d'établir avec les familles un climat de confiance qui leur permet de regarder la réalité en face et d'évoquer les risques. Il faut parfois aborder des sujets plus intimes. Certains l'acceptent facilement, d'autres réagissent mal.

Maintenant que l'échéance de l'échange est fixée à jeudi ou à vendredi, la cellule entre dans la phase terminale de son action. Une première équipe se prépare à partir vers Djibouti pour l'accueil des otages, les formalités consulaires et administratives ainsi que la prise en charge psychologique à la suite des militaires, une autre se tient prête à prendre la route de la Bretagne d'où sont originaires la plupart des marins du *Ponant*, la troisième appellera une à une les familles dès qu'il sera jugé utile de les informer. Chacune a son référent, « Patrick » ou « Sébastien », chaque fois le même, à chaque appel, pour renforcer le lien et la confiance.

Au Quai, comme sur les bateaux de l'océan Indien, on s'apprête à vivre des moments cruciaux.

40. À bord du *Jean Bart*, soirée.

Chassé-croisé d'amiraux, de bateaux et ballet d'hélicoptères. Après avoir viré le cap Gardafui, le *Jean Bart* a fait route toute la journée à forte vitesse le long des côtes somaliennes pour rejoindre le groupe *Var-Jeanne d'Arc-Bouan*. Il tarde à Valin de retrouver le *Var* et son état-major, et à Gillier de s'installer à bord du *Jean Bart* afin de disposer de son état-major tactique (l'EMTAC) et de tous les moyens nécessaires pour la suite des

opérations. Le *Georges Leygues* va faciliter les choses. Lozier l'a positionné à 150 nautiques au nord du groupe pour servir de plate-forme relais, et le *Panther* du *Jean Bart* a pu décoller dans la matinée avec Valin, se ravitailler au passage sur le *Georges Leygues*, puis apponter sur le *Var* en fin de matinée. Les deux amiraux ont travaillé ensemble dans l'après-midi, jusqu'à l'arrivée du *Jean Bart,* puis, lundi et mardi, on a procédé au transfert par hélicoptère de tout le personnel « tarponé » sur le *Var*, ainsi que de l'amiral Gillier. Celui-ci apponte sur le *Jean Bart* en fin de soirée. Les choses sont ainsi définitivement en place et cohérentes.

Après son calage avec Valin, Gillier arrive avec des idées claires sur les orientations à retenir. Dès son arrivée, il en explique les grandes lignes au commandant Damlaimcourt, et lui délègue la direction du dispositif naval et aérien sur le lieu de l'action, lui-même se concentrant sur les opérations spéciales – une perspective qui convient à Damlaimcourt puisque les frégates antiaériennes dirigent la défense autour d'un groupe aéronaval et sont bien équipées en liaisons et en moyens de commandement. Leurs officiers ont l'habitude de participer au travail de planification.

Gillier réunit ensuite son équipe renforcée de plusieurs officiers du *Jean Bart* pour préciser de vive voix sa vision des choses. L'état-major tactique se remet aussitôt au travail pour décliner les ordres. Pour lui, il y a deux options principales. La première est une action d'urgence : il faut être prêt à intervenir de vive force sur *Le Ponant* pour le prendre d'assaut si la situation tourne mal et que la vie des otages est en danger. Le commandant Marchesseau a fait savoir par la VHF que les pirates avaient mis le bar du voilier à sac, qu'ils buvaient régulièrement, mâchaient du khat et qu'une bavure était possible : l'opération peut donc se déclencher à n'importe quel moment.

La deuxième se déroule suivant un processus préétabli : remise de la rançon et récupération des otages selon un protocole négocié avec les pirates, mise en sécurité des otages et éventuellement action de rétorsion selon les circonstances et les ordres parisiens.

Depuis 48 heures, les officiers de l'EMTAC n'ont pas levé le pied. Gillier leur a demandé d'envisager tous les scénarios imaginables, même les plus extrêmes, avant de ne conserver que ceux qui apparaissent réalisables, et de travailler en relation étroite avec son « back office » à 7 000 kilomètres de là.

À Lorient, l'état-major *Alfusco,* celui que Gillier a laissé sur place, prépare les éléments tactiques et techniques d'une intervention locale, tandis qu'au CPCO, un groupe rassemblé autour du capitaine de vaisseau Isnard et de l'amiral Martinez élargit la réflexion et travaille à des modes alternatifs dans l'ensemble de la zone. Les chefs de ces deux cellules, spécialistes de contreterrorisme maritime, savent que Gillier, nageur de combat comme eux, avec qui ils ont partagé sur tous les théâtres bien des aventures, a le nez dans le guidon et qu'il est soumis à de lourdes pressions. Mais c'est lui le mieux à même de déterminer les actions « convenables et réalisables », selon la terminologie en vogue dans les écoles de guerre. Aussi ils ont multiplié les propositions, sans jamais en privilégier aucune, respectant la liberté de celui qui endossera la responsabilité des conséquences de l'action.

Entre ces trois équipes, malgré la distance, la synergie est permanente, l'EMTAC effectuant la synthèse et la communiquant à son amiral pour étayer sa réflexion. À lui d'arrêter le choix.

Tard dans la soirée, le général Georgelin appelle Gillier. Il tient à approuver lui-même le scénario d'échange. À travers les propos du CEMA, Gillier comprend bien qu'à Paris la pression est forte. Georgelin est au contact direct de l'Élysée plusieurs fois par jour, dans une autre sphère. Lui est là pour faire le tampon. Il doit impérativement absorber les tensions et ne pas relayer les inquiétudes et les préoccupations d'un autre monde auprès de ses troupes pour que le travail soit préparé et effectué dans la sérénité, sous peine de grave danger. Il s'est déjà trouvé dans des situations extraordinairement difficiles et il sait qu'il ne faut pas mélanger les genres. Aussi, il précise tranquillement à Georgelin les lignes du plan qu'il a retenues. Ce dernier donne son accord.

Il y a maintenant urgence à rédiger des directives précises pour les avions et les aéronefs : les négociations avancent et l'échange est envisagé pour le 10 au matin. Les ordres d'opération sont expédiés à 2 h 30 C.

Chapitre VII
Jeudi 10 avril

41. Nuit du 9 au 10 avril et journée du 10 avril, à bord de la *Jeanne d'Arc.*

Dans la journée du 9, la *Jeanne* s'est éloignée avec le *Var* pour un ravitaillement à la mer et un complément d'entraînement. Les ordres sont d'abord tombés par le téléphone satellite en provenance du *Jean Bart*. Le commandant Bléjean a immédiatement demandé au chef mécanicien de pousser les feux pour rejoindre au plus vite la zone d'action, distante d'une cinquantaine de nautiques, une fois que la décision a été prise, en début de matinée, de déclencher les opérations.

Il est 3 heures du matin. La *Jeanne* file dans la nuit, cap à l'ouest en direction de la côte à près de 20 nœuds. Du jamais vu depuis plusieurs années car on avait volontairement limité la vitesse opérationnelle à quinze afin de préserver la machine. L'allure est montée progressivement sous l'œil attentif du chef qui ne quitte pas le PC, debout derrière les pupitres, l'œil sur les cadrans. Les hommes sont mobilisés comme aux postes de combat. L'ambiance est grave et tendue, mais il y a aussi une certaine émulation. Il faut tout donner, pour une cause juste.

19,3 nœuds. Le second, maître Frédéric Lucas, sort son appareil et photographie le loch pour immortaliser l'exploit. L'interphone livre des messages caverneux. « Machine avant… Machine arrière… situation normale. » Le haut-parleur crache le souffle des chaudières et le vrombissement des turbines qui couvrent les voix des chefs de compartiments. La vieille bécane tient le choc.

Peu après 2 h 30 du matin, les ordres écrits de l'amiral Gillier sont parvenus à bord de la *Jeanne*. Bléjean les analyse à présent en compagnie du capitaine de frégate Buat, son adjoint opérations.

Il y a en réalité trois opérations distinctes par leur nature et par l'environnement dans lequel elles doivent être menées, mais qui sont susceptibles de se recouvrir et doivent faire appel aux mêmes moyens.

La première, « Liberté », a pour objectif la libération des trente otages. Les ordres sont clairs, la priorité absolue va à la récupération des otages sains et saufs, selon une procédure précise destinée à donner à chaque partie à toutes les étapes de la séquence des garanties vérifiables.

À l'heure « H » où les otages seront récupérés et à couvert, que faire ? C'est l'objet de la seconde opération, « Hôtel plus », en allusion à l'heure « H » plus quelques minutes.

Enfin, une fois *Le Ponant* repris, il faudra le sécuriser et le faire appareiller au plus vite vers les eaux internationales. C'est l'objet d'une troisième planification, dite « Post reprise ».

En fonction du déroulement de « Liberté » et d'« Hôtel plus », Gillier prévoit en outre un dispositif de contre-surprise avec diverses manœuvres à l'encontre des pirates, la partie certainement la plus audacieuse et la plus délicate.

Bléjean fait réveiller les autres commandants adjoints, ainsi que les pilotes d'hélicoptère, car ils sont tous concernés au premier chef pour préparer l'opération ou la mener. Il n'y a pas de temps à perdre. Les modes d'action envisagés sont larges et autorisent des interventions à terre. Les scénarios prévoient de véritables opérations de combat. C'est une première pour plusieurs d'entre eux, notamment pour les pilotes qui seraient exposés directement au danger.

Ils sont tous là autour du commandant et du chef opérations, dans leur combinaison de vol de couleur sable à longue fermeture éclair. Sur la manche ou sur la poitrine, l'insigne de la formation fait une touche colorée. Le dessin est naïf, enfantin même, comme un clin d'œil, une vieille habitude du métier pour éviter de se prendre au sérieux. Les visages sont tendus, comme au PC machines, presque graves, mais les regards clairs et déterminés. Ce qui frappe, c'est leur extrême jeunesse. La réunion a quelque chose de surréaliste. Pour gagner du temps, Bléjean a rassemblé toute l'équipe dans son salon-salle à manger, jouxtant ses appartements, à côté de son bureau. La lumière est tamisée ; des tableaux de peintres de la marine sont suspendus aux cloisons, rappelant de fameuses batailles et une grande tapisserie multicolore représente la jeune Lorraine menant ses armées au combat.

Le commandant Buat a disposé sur la grande table la carte marine, les cartes aéronautiques et les photos agrandies de la côte et du village prises les jours précédents.

Il dresse d'abord le bilan des unités présentes, bâtiments français participant à l'opération, unités amies à proximité, vols d'avions de patrouille maritime prévus à partir de Djibouti, puis fait le point de l'avancement des négociations. Il donne ensuite les dernières prévisions météo, puis détaille les plans « Liberté » et « Hôtel plus » et les missions qui en découlent pour les quatre hélicoptères de la *Jeanne*, deux *Gazelle* de l'ALAT et deux *Alouette* marine. Une troisième *Alouette* opérera à partir du *Var* et le *Panther* à partir du *Jean Bart*, tous deux avec un tireur d'élite. Le *Panther*, aux mains du lieutenant de vaisseau Bédarride, conduira le dispositif et véhiculera le patron du commando.

Le lieutenant de vaisseau Marine Bayer, chef du détachement hélicoptères de la *Jeanne*, examine les reliefs du terrain. C'est une jeune mère de trois enfants. Ses longs cheveux blonds sont ramassés en tresse pour lui permettre d'enfiler son casque de pilote. Une mèche rebelle balaie son front quand elle se penche sur la carte. L'enseigne de vaisseau Baratte, son copilote, positionne les photos. C'est à leur bord que prendra place le tireur d'élite qui doit arriver dans la matinée en provenance du *Jean Bart*. Un nageur de combat du commando *Hubert*. La deuxième *Alouette* de la *Jeanne* sera gréée en version santé et donc pilotée en monocommande par l'aspirant Sylvie Poulain, brevetée depuis six mois, dont ce sera la première mission en tant que commandant d'aéronef.

Ils savent tous que les *Alouette III* ne sont pas des hélicoptères de combat. À l'exception de l'opération « Azalée » aux Comores à laquelle a d'ailleurs participé le chef du service aviation de la *Jeanne*, cette mission au combat sera la première de ces hélicoptères depuis la guerre d'Algérie. Marine Bayer propose d'installer en protection des plaques de kevlar tirées des gilets pare-éclats en les glissant sous les sièges.

Pour l'ALAT, le chef de détachement est le capitaine Guillaume Humbert. Il embarquera l'équipe de cameramen de l'ECPAD[1] qui doit parvenir en tout début de matinée avec le tireur d'élite, dans une *Gazelle* « lisse ». Gillier a demandé lui-même la venue sur zone de ces militaires pour qu'ils réalisent des prises de vue afin de pouvoir en diffuser certaines à la presse, de disposer de preuves si celles-ci s'avéraient nécessaires, et aussi d'archives. L'expérience d'autres opérations en a montré l'utilité.

Le lieutenant Jacrot pilotera la deuxième *Gazelle* équipée de quatre missiles *Hot.* Par chance, il a pu effectuer un tir d'entraînement à la mer au

cours de la traversée entre Luanda et Le Cap. Le commandant Bléjean connaît bien ces hommes et ces femmes qui prennent l'air tous les jours depuis plusieurs mois dans des conditions souvent délicates. Il a volé plusieurs fois avec chacun d'entre eux et il a confiance.

L'action est pour 9 heures, la prise d'alerte à 8 h 55. Le commandant Buat prévoit le briefing opérations à 7 heures et celui des pilotes à 7 h 30. Tandis que ceux-ci regagnent leurs chambres, Bléjean continue d'examiner les ordres de Gillier. Il veut dérouler complètement les scénarios et réfléchir à toutes les hypothèses, car dans l'action, il faudra avoir l'ensemble des éléments dans la tête et décider vite. Il passe le reste de la nuit assis à la table avec les cartes et les dossiers dans la lumière tamisée du carré. Sous l'œil de Jeanne.

Son maître d'hôtel le trouve là au petit matin alors qu'il met la dernière main à la communication qu'il diffusera lui-même dès le branle-bas pour informer l'équipage.

***

En quittant les appartements du commandant, le capitaine Humbert est un peu dépité, car il sait maintenant qu'il n'embarquera pas de tireur d'élite, mais des « journalistes ». Tant qu'à faire, il aurait préféré une action plus musclée. Mais sa déception ne dure que le temps de gagner sa chambre ; après tout, il sera avec les autres au cœur de l'action, pour un type d'intervention à laquelle il s'entraîne depuis des années. Son esprit s'envole déjà et il se surprend à serrer les poings, comme s'il avait déjà le manche entre les mains pour partir à l'assaut.

Depuis le carré du commandant, Marine Bayer a un plus long chemin à parcourir pour arriver jusqu'à chez elle, dans la tranche officiers arrière. En bas de l'échelle, elle emprunte la coursive longitudinale qui passe au-dessus des compartiments machines ; il fait plus chaud que d'habitude. Dessous, des hommes s'activent dans le bruit et la sueur pour que demain elle puisse décoller. Elle franchit ensuite la zone vie. À cette heure de la nuit, l'intérieur du bateau n'est balisé que par des lumignons rouges afin d'éviter l'éblouissement de ceux qui montent au quart. Des formes étranges sortent de la pénombre ; vannes, tuyaux, haches de sécurité, manches ou nappes de câbles, ombres démesurées projetées par les globes des fanaux. Marine Bayer n'est pas troublée, elle a une longue pratique des bateaux. Comme

jeune pilote, elle a déjà fait campagne sur la *Jeanne* dix ans auparavant. Douze jours après son départ de Brest, le cyclone Mitch s'était abattu sur l'Amérique centrale. Elle avait alors participé pendant dix jours, en vol solo, à des missions humanitaires au-dessus du Guatemala et du Honduras, avec médecins, vivres ou blessés, et avait apprécié à l'époque que son chef de détachement lui fasse confiance. Elle pense à l'aspirant Sylvie Poulain. Plus tard, elle est passée sur *Panther*, à bord du *Prairial*, en Polynésie. Puis elle est devenue moniteur à la *22 S*, pour former les jeunes. La *Jeanne* est certainement sa dernière grande aventure de pilote, car ses enfants grandissent. Jusqu'à maintenant elle a réussi à se débrouiller et à tout concilier. La famille, là-bas, et les hélicos, à bord. Pas facile. C'est vraiment la dernière campagne, ce sont même les derniers mois car le retour à Brest est pour début juin. La jeune femme est sereine, elle a déjà pensé à la suite quand elle devra quitter les avions.

Et voilà qu'on part au combat. Une aubaine pour elle qui avait demandé à devenir pilote de chasse lorsqu'à 18 ans elle a réussi le concours de l'aéronautique navale. Trop tôt. Les femmes à l'époque n'étaient pas autorisées à piloter des avions de combat. Ironie de l'histoire !

Marine Bayer attrape la rambarde de la dernière échelle et descend dans la petite coursive transversale. Même lumière rouge. Elle referme sa porte, tire le rideau dont elle a meublé sa chambre, et s'assoit à son bureau. Elle écrit une lettre à ses trois enfants. Il est 3 h 30.

L'aspirant Poulain, de son côté, décide de passer par la salle d'alerte où le matériel est entreposé, avant de regagner son poste. Elle est préoccupée depuis la veille par le réglage de la Mae-West[2] qu'il a fallu modifier pour ajouter un gilet pare-balles. Toute une affaire ! Il n'y avait le choix qu'entre un gilet passablement désuet tiré du fond de la soute, probablement contemporain de la *Jeanne*, et le gilet pare-balles classique du fantassin que portent les servants de mitrailleuses. Bien que lourd et encombrant, même en ôtant les protections de la gorge et du bas-ventre qui auraient gêné le pilotage, il a semblé plus efficace, mais sa taille oblige à le porter au-dessus de la Mae-West. En cas de crash, elle devra retirer le casque, défaire les sangles de sécurité du siège et glisser son gilet par-dessus la tête avant de pouvoir évacuer l'appareil à la nage. Ou couper le gilet avec le couteau de vol attaché sur la jambe de sa combinaison. Il faut tout ajuster. Les pilotes de *Gazelle* n'ont pas cette contrainte puisqu'ils ont embarqué avec leur

propre équipement ; le gilet qu'ils portent à chaque vol est à la fois gilet de sauvetage et pare-balles. Ils ont également leurs propres armes en dotation, tandis que Poulain et ses collègues des *Alouette* ont reçu la veille un pistolet automatique MAC 50 avec trois chargeurs, et un FAMAS. Un fusilier a fait une petite instruction de rappel. Mais où mettre le pistolet ?

Poulain n'a que quelques pas à faire pour rejoindre la salle d'alerte. Elle cogne à la porte métallique, fermée à double tour depuis que les armes ont été délivrées ; la zone avoisinante est également protégée. Ses deux collègues qui tiennent l'alerte depuis la veille au soir somnolent dans les fauteuils, prêts à rejoindre leur machine saisinée sur le pont pour un décollage inopiné ; ils finissent par ouvrir et l'accueillent avec surprise, encore à moitié endormis. Poulain s'explique. Les deux garçons peinent à retrouver leurs gestes, et encore maladroits, l'aident à enfiler les gilets et à ajuster le réglage. Revenue à son poste, elle n'a pas sommeil et son esprit vagabonde. Trop d'événements, trop d'émotions. Elle est macaronée depuis moins de six mois, et voilà que demain elle se trouvera peut-être en face de RPG et de kalachnikovs. Est-elle prête ? Des images défilent, comme dans un film. Des hommes, en bas, dans le sable et la poussière, à côté de leurs véhicules, le visage protégé par un ample cheich. Elle devine leurs armes. Elle n'a pas de crainte. Elle a déjà réfléchi. Elle n'a pas choisi ce métier par hasard. Elle aurait pu prendre une autre voie. Dans le fond, elle est fière. Ce qu'elle redoute, c'est de ne pas être à la hauteur. Se concentrer sur les gestes. Faire ce qu'elle a fait cent fois à l'entraînement. Mais subitement le doute s'insinue. Renoncer ? Non, elle ne cédera sa place pour rien au monde. Elle a de la chance. Les images et les impressions continuent de se bousculer. Pourquoi ne pas les saisir ? Elle hésite puis sort son bloc du tiroir de la tablette et couche ces divagations sur le papier, les élans comme les peurs, avec le drôle de sentiment de sacrifier à un énorme cliché. Mais elle veut laisser quelque chose. Elle le fait avec des mots qu'on emploie rarement, par pudeur. Les garçons de leur côté écrivent-ils ? Qu'importe. Elle cachette la lettre et la range dans ses affaires. On la trouvera forcément. Sa famille saura qu'elle a pensé à eux. Elle se sent bien.

Elle éteint la petite lampe. Le poste est dans la pénombre, à peine éclairé par les fanaux de sécurité. À côté ses collègues dorment. Elle ouvre son caisson et fouille dans le tiroir et sur les étagères. Un Opinel, une lampe torche, de la ficelle… Des petits riens qui sont là et ne servent jamais… Elle décroche la combinaison qu'elle mettra demain matin et y fourre les trésors.

Avec un minuscule ours en peluche porte-bonheur offert par un ami légionnaire qu'elle sort de son petit sac à dos. Tout est prêt. Elle s'endort comme un bébé, bercée par le ronronnement de la machine au loin, et le souffle des ventilateurs. La *Jeanne* file sur la mer sombre.

***

Le chef lui aussi est resté toute la nuit au PC machines. Pas d'incident notable, pas la moindre chute de pression, la vieille bécane tient le coup, c'est de bon augure pour la suite. Lorsque la passerelle ordonne la diminution d'allure, il respire. Mission accomplie, pour le moment. La *Jeanne* occupera son poste.

À 6 heures, il suffit de quelques minutes pour ramasser le *Panther* du *Jean Bart,* qui dépose le tireur d'élite du commando *Hubert* et les deux cameramen militaires. Le vent est bien orienté il n'y a pas à changer de cap pour l'appontage de l'hélicoptère. La journée s'annonce belle.

Le commandant Bléjean a fait avancer le branle-bas, et aussitôt après la sonnerie de la « marche »[3], prend le micro de la passerelle pour expliquer la situation à tout l'équipage par la diffusion générale, et préciser le rôle de la *Jeanne* dans les événements de la journée.

« Ici le commandant… » C'est un peu solennel, mais la voix est posée. « Dès le début des opérations, annonce-t-il, on rappellera aux postes de combat. » Il donne des précisions sur la mission des hélicoptères et le dispositif médical.

Dans les carrés et les postes, comme à la cafétéria où les marins ont commencé à se rendre pour le petit déjeuner, les hommes et les femmes écoutent attentivement. Le commandant s'exprime souvent de cette manière pour impliquer l'équipage dans les moments importants de la vie du bord, mais aujourd'hui les choses sont différentes. Il n'y a pas le brouhaha habituel. À la rampe, les gestes sont mesurés, un jeune cuisinier retient sa louche en suspens au-dessus de la grande gamelle d'aluminium.

Le capitaine Humbert est assis à la longue table du carré avec ses camarades marins. Il y a là les détecteurs, les mécaniciens, les officiers instructeurs de l'école. Pas beaucoup de commentaires après la communication. Il sent simplement le regard de ses voisins se tourner discrètement vers lui au moment où le commandant détaille le rôle des hélicoptères. Envie certainement, crainte et admiration peut-être. « Être

sans en être » ; il a connu plusieurs fois dans sa carrière cette légère frustration. Cette fois-ci, « il en est ».

***

La *Jeanne* reste positionnée au-delà des eaux territoriales, hors de vue du *Ponant* pour ne pas dévoiler sa présence en brouillant le paysage des pirates. Le *Jean Bart* en revanche rentre dans le jeu et remplace le *Bouan*. L'aviso aura tenu son poste pendant six jours auprès du voilier, assurant une présence à la fois rassurante pour les otages et dissuasive pour les pirates. À ce stade de la négociation, l'arrivée du *Jean Bart*, à la silhouette singulièrement plus imposante que celle de l'aviso, mettra une pression sensiblement plus forte sur les pirates. Cette permutation permettra aussi à l'amiral Gillier de surveiller les opérations à la vue, depuis la frégate.

Le commandant Bléjean est demeuré en passerelle, d'où il suit à la VHF le déroulement du protocole de versement de la rançon. Il s'agit pour les négociateurs de s'assurer que la restitution des otages s'effectue conformément à ce qui est convenu et reste sous contrôle du dispositif militaire. Les choses traînent. Cette phase est la plus délicate. Les pirates se méfient. Il y a ce grand bateau autour, les hélicoptères qui ont tourné à plusieurs reprises, et les avions qu'on entend au loin. Les pirates ont-ils déjà été échaudés dans des circonstances analogues ? Ils tergiversent sur plusieurs points pourtant acceptés auparavant. L'agacement est perceptible dans les échanges de communication.

La veille, le commandant en second et le commandant adjoint équipage ont travaillé à l'aménagement du poste de combat pour pouvoir durer de longues heures en donnant de la fluidité au dispositif. Dès 7 h 15, les mécaniciens d'armes ont installé quatre missiles *Hot* sur la *Gazelle* Viviane, ainsi que des leurres infra-rouges, même s'il y a peu d'informations sur la menace sol-air. Depuis le briefing de 7 h 30, les pilotes sont en salle d'alerte ou à proximité, les équipes de pont d'envol en place, les hélicoptères parés à être mis en route. Marine Bayer s'est replongée dans les cartes pour évaluer les distances, tandis que Sylvie Poulain s'est installée aux commandes de son *Alouette* Evasan, portant la Mae-West et le pare-balles par-dessus. Elle est bien calée. Elle a finalement glissé le pistolet MAC 50 dans la pochette de poitrine du gilet. À portée de main. Quand elle retourne en salle d'alerte, elle apprend que tout est repoussé de deux heures.

À 10 h 30, l'interphone passerelle résonne de nouveau dans la salle d'alerte et précise que l'opération est gelée jusqu'à nouvel ordre. L'alerte est portée à 45 minutes. À 13 heures, annonce est faite que la mission est finalement reportée au 11 avril à 9 heures. Que s'est-il passé ?

Il va falloir gérer cette nouvelle attente.

42. À bord du *Jean Bart.*

L'amiral Gillier n'est pas satisfait. Les pirates tergiversent. La veille, les discussions ont été très serrées pour la mise au point du protocole. Les tractations ont duré une partie de la journée entre les différents protagonistes, par échanges de mail, de communications radio et téléphone. C'est un jeu à trois. À bord du *Ponant*, le commandant Marchesseau sert d'intermédiaire avec les pirates. C'est lui qui leur a présenté le premier projet de protocole élaboré à Marseille au siège de la CMA/CGM par les gendarmes du GIGN et les représentants de la compagnie. Le troisième acteur est l'amiral Gillier, avec son état-major à bord du *Jean Bart*, également conseillé par les gendarmes qui ont embarqué la veille pour la partie tactique de l'échange. Chacun a son rôle. Marseille conduit la négociation à un niveau stratégique, qui doit cependant recevoir l'aval de Gillier pour que le processus envisagé soit réalisable sur le terrain, tandis que la remise de la rançon implique d'entretenir localement un lien direct avec les pirates pour la phase tactique. La bascule entre la partie stratégique, qui s'achève normalement avec l'agrément par les pirates du protocole de remise de rançon, et la partie tactique est délicate à conduire dans le respect des savoir-faire et des responsabilités de chacun, car tout est imbriqué. Les gendarmes de Favier et les commandos de Gillier ont heureusement l'habitude de travailler ensemble sur les affaires de contre-terrorisme maritime.

L'opération d'échange devait initialement se dérouler en trois temps : d'abord, la remise d'une grosse partie de la rançon contre la libération des vingt-neuf membres de l'équipage, puis l'utilisation du *Ponant* par les pirates pour effectuer le partage, enfin l'élargissement du commandant Marchesseau contre le complément de rançon et la libération du *Ponant.* Avec le risque de séparer le commandant du reste de l'équipage.

Gillier s'interroge. La question du partage de la rançon entre les pirates semble pour eux une affaire sensible et délicate. Probablement y a-t-il en

leur sein des rivalités ou des contestations. Plusieurs mouvements d'embarcations vers la terre ont été observés par le *Bouan*, toujours au contact, tôt dans la matinée. Plus tard, l'aviso a signalé des coups de feu à bord du *Ponant*. La tension est montée. Gillier a ordonné que le *Jean Bart* se rapproche. Très vite, un échange radio a permis d'apprendre que le médecin du *Ponant* avait été blessé ; un garde maladroit avait déclenché une rafale en tentant de rattraper sa kalachnikov. Par miracle aucune balle ne l'avait atteint, il était simplement brûlé à la cuisse. Pour les rassurer, le médecin était venu s'expliquer à la radio et on l'avait entendu dire que tous les otages étaient en bonne santé.

L'ambiance pourtant reste électrique. Des discussions s'engagent de nouveau entre Marseille et *Le Ponant.* Finalement, le partage se ferait à terre.

Les pourparlers s'embourbent. Gillier estime qu'il ne faut pas se précipiter, que les choses ne sont pas mûres chez les pirates. De son côté, il a besoin de suffisamment de temps avant le coucher du soleil s'il faut intervenir à terre. Après un nouvel entretien avec Marseille, la décision est prise d'interrompre le processus afin que le protocole soit redéfini sur des bases plus claires et puisse être suivi pas à pas lors de l'échange. L'affaire est remise au lendemain 11 avril à 9 h 00 C.

Ce report est finalement une aubaine. Il va permettre de mieux positionner les bâtiments les uns par rapport aux autres. En outre, les réparations effectuées à Djibouti devraient permettre de disposer cette fois des deux *Atlantique* pour couvrir la zone d'opérations plusieurs heures d'affilée alors qu'un seul avait pu décoller au petit matin.

Le *Bouan*, de son côté, a besoin d'un ravitaillement en vivres et combustible, et ses frigos montrent de nouveaux signes de faiblesse. Depuis plusieurs jours, le matériel de l'aviso est soumis à rude épreuve. Même rustique, il a besoin d'égards.

Comme dans toute opération, les réalités de la logistique s'imposent. D'abord, on réagit à l'urgence en parant au plus pressé, quitte à prendre des risques calculés ; il est raisonnable ensuite de s'inscrire dans la durée car les négociations peuvent traîner plusieurs jours. Gillier n'est donc pas mécontent de disposer de quelques heures de délai pour que l'état-major tactique, aidé par les services du *Jean Bart*, consolide aussi la logistique.

Il faut également affiner l'entraînement des tireurs d'élite à partir des hélicoptères afin que pilotes et commandos se comprennent et s'adaptent au

moindre geste, à la moindre parole ; chacun maîtrise son art, mais dans l'action, c'est la chorégraphie qui compte.

À bord de la frégate, Damlaimcourt profite aussi de l'aprèsmidi pour ajuster encore son organisation et les dispositions matérielles pour multiplier les points de mises à l'eau des *Futura*. Dans l'intervention, cette étape pourrait être déterminante. Afin de libérer les autres véhicules, on décide également d'utiliser l'embarcation à fond rigide du *Jean Bart* pour procéder à l'échange de la rançon, et de l'aménager en conséquence selon les directives des commandos pour éviter les mauvaises surprises.

Tout l'après-midi, les tractations continuent pour l'élaboration du protocole. Le jeu est subtil car les deux parties veulent obtenir des garanties : les pirates entendent toucher la rançon et quitter *Le Ponant* en toute impunité, tandis que le parti français veut récupérer les otages sans qu'à aucun moment leur vie soit exposée au danger et mettre *Le Ponant* en sécurité tout en se gardant des marges de manœuvre pour une suite éventuelle.

La discussion achoppe sur la présence du commandant Marchesseau dans la dernière phase, seul sur *Le Ponant* avec trois pirates. La crainte est que les derniers pirates l'emmènent à terre avec eux en ultime garantie.

C'est finalement Marchesseau lui-même qui plaide pour cette ultime option. Gillier n'a jamais rencontré Marchesseau, mais il s'est longuement entretenu avec son « double », le commandant Daumesnil, et il entend Marchesseau depuis deux jours à la radio. Il a l'habitude des hommes et des situations difficiles. Celui-là lui plaît et il a confiance.

À Marseille, les gendarmes négociateurs ont, semble-t-il, aussi conscience qu'il mène son affaire de main de maître et qu'on peut suivre ses recommandations. L'option est retenue, il est 16 h 30 C à bord du *Jean Bart*. Les négociateurs s'attellent à la mise au point détaillée d'un troisième protocole.

***

Les précieuses valises n'ont pas quitté les appartements du commandant depuis que leur convoyeur est arrivé en hélicoptère, mardi 8, avec son chargement. Damlaimcourt les a d'abord fait porter dans son bureau, puis, plus discrètement, c'est sa petite salle de bains attenante qui a servi de salle des coffres. Quant à l'émissaire de CMA/CGM, il n'est resté qu'une

journée à bord du *Jean Bart*. Personne ne se souvient précisément de cet homme blond, de grande taille, âgé d'une quarantaine d'années. Son allure sportive laissait deviner un tempérament d'action plutôt que celui de bureaucrate. La diversité des passagers embarqués à Djibouti pour l'opération et accueillis au carré lui a permis de se fondre sans difficulté dans un environnement qui ne devait pas lui être familier. Il n'a pas eu la moindre réserve lorsque Damlaimcourt lui a annoncé qu'il serait transféré dès le 9 à bord du *Georges Leygues* pour être déposé à l'escale suivante. Il est parti avec le sourire.

Au nom de la compagnie, le commandant Daumesnil a réalisé les ajustements et les transferts de liasses d'une valise à l'autre, au gré des négociations. Le montant de la rançon est définitivement fixé depuis mardi 8 au soir à deux millions cent cinquante mille dollars[4], mais quelques aménagements sont encore nécessaires puisque la remise se fera avec trois valises selon la demande des pirates, deux avec sept cent cinquante mille dollars, une avec six cent cinquante. Au total, 21 500 billets de 100 dollars. Damlaimcourt y ajoute lui-même du papier bulle pour renforcer leur flottabilité au cas où elles tomberaient à l'eau.

***

Il est près de 23 heures, le protocole est désormais sur la table. Le commandant Marchesseau signale à la VHF que les pirates lui ont demandé de se rapprocher encore de la terre pour faciliter les derniers mouvements. Il a refusé de le faire pendant la nuit car l'hydrographie n'est pas sûre et il ne veut pas prendre le risque de s'échouer. De toute façon, il ne peut pas gagner grand-chose puisqu'il n'est qu'à 1,3 nautique du rivage devant le village de Garaacad, mais il bougera au matin, avant l'échange, pour donner cette ultime satisfaction aux pirates.

Les opérations commenceront à 9 heures avec l'arrivée du *Jean Bart* à proximité du *Ponant*, en remplacement du *Bouan* qui s'éloignera plus au large. L'échange lui-même est prévu à 11 heures. Toutes les conversations seront conduites sur VHF, canal 16. Marseille n'interviendra plus dans la séquence puisqu'on sera désormais dans la phase tactique. Les trente membres de l'équipage et les vingt Somaliens présents à bord monteront sur le pont pour être visibles de la passerelle du *Jean Bart*, afin qu'on puisse dénombrer les otages avec précision.

Le protocole prévoit quatre phases :

– Quatorze des vingt Somaliens débarqueront du *Ponant* à bord de trois embarcations pour gagner la côte et assurer la sécurité au moment de l'arrivée des sacs.

– Un zodiac viendra du *Jean Bart* avec les sacs, tandis que dans le même temps un canot quittera *Le Ponant* avec trois Somaliens. Les deux embarcations disposeront d'une VHF, mais pas d'armement, et se rejoindront à 100 mètres du *Ponant*. Les Somaliens récupéreront la rançon et compteront l'argent. Dès qu'ils auront vérifié la somme, ils le signaleront par radio et resteront sur place.

– Les vingt-neuf otages, qui auront au préalable été dénombrés à partir du *Jean Bart*, embarqueront à bord des canots du *Ponant*, et au signal du commandant Marchesseau se dirigeront vers la frégate. Les embarcations qui auront échangé la rançon regagneront leur bord. Pendant toute l'opération, le commandant Marchesseau restera visible sur le pont du *Ponant* en compagnie des trois Somaliens.

– Le canot avec la rançon passera chercher les trois derniers Somaliens et fera route vers la côte ; le commandant restera seul à bord du voilier. Il préviendra par radio lorsque tout sera clair.

Les modalités de l'échange sont précises et la mise en musique ne paraît pas compliquée. Les négociateurs ont bien travaillé. Mais les marins sont déçus car le champ des actions autorisées pour la suite est plus restreint que la veille. Les opérations à terre ne sont envisagées qu'en cas de dérapage et de mise en danger de la vie des otages.

La veille, les officiers de l'état-major tactique avaient travaillé avec enthousiasme pour imaginer les différentes séquences et rédiger les ordres à destination des unités. Notre pays allait se faire respecter. Pour l'avenir, le signal était clair. La France n'acceptait pas de se laisser marcher sur les pieds. Les pirates seraient prévenus.

Gillier accuse le coup, mais il a trop de sang-froid pour le montrer. Il sait depuis longtemps, il l'a appris sur d'autres théâtres, que le dispositif militaire n'est pas un jouet aux mains de ceux qui le mettent en œuvre. Les arbitrages stratégiques se font ailleurs. Notre pays doit trouver la voie de la fermeté, mais agir avec retenue. Se montrer fort, mais exemplaire. L'équilibre est subtil et se traduit par des compromis éloignés des réalités

vécues par les soldats qui sont dans une logique d'action alors que les choix sont d'une autre nature. La règle est dure, mais c'est la règle. C'est ainsi, toujours grandeur et servitude…

Pour autant difficile à accepter quand on tient les pirates au bout du fusil.

Gillier trouve les mots. C'est aussi la responsabilité du chef militaire d'expliquer et de canaliser l'adrénaline des hommes et des femmes formés pour en découdre. Il remet son équipe au travail.

Les bateaux ont pris leur tenue de nuit, la *Jeanne*, le *Var* et le *Jean Bart* à une quinzaine de nautiques de la côte, le *Bouan* au contact. Il n'y a pas de lune.

---

1. ECPAD : Établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense. Voir III-38, p. 138.

2. En référence à la généreuse poitrine de l'actrice, les aviateurs américains de la Seconde Guerre mondiale avaient surnommé « Mae West » leurs gilets de sauvetage. Le terme est depuis resté.

3. « La marche » : la vie à bord d'un bateau est ponctuée par les sonneries du clairon. Après celle du « branle-bas », « la marche » annonce le petit déjeuner de l'équipage.

4. Voir Annexe : chronologie des négociations.

Chapitre VIII
Vendredi 11 avril

43. À bord de la *Jeanne d'Arc,* matinée.

À bord de la *Jeanne d'Arc* aussi, on a envie d'en découdre. D'autant que la nouvelle de l'appareillage du *Siroco* de Toulon, pour prendre le relais en temps que soutien médical et plateforme hélicoptères, a commencé à diffuser auprès de l'équipage. Ce serait rageant de passer la main après avoir été si près d'agir.

L'analyse du nouvel ordre d'opérations reçu au milieu de la nuit est une rude déception. Simple échange, ou presque ! Une opération commerciale…

La partie concernant la libération des otages est pratiquement identique à celle prévue le 10, mais la marge de manœuvre pour agir ensuite sur l'eau est réduite, d'autant que *Le Ponant* doit encore se rapprocher du rivage à la demande des pirates. Décidément, ils sont habiles. La probabilité de pouvoir intervenir directement contre eux devient extrêmement limitée. Bléjean a été prévenu par le commandant Buat dès l'annonce de l'ordre et il a eu le temps de se ressaisir, mais quand il entre dans la salle de briefing quelques minutes à peine après le branle-bas, les visages qui, la veille, étaient éclairés à la perspective d'une action vigoureuse, sont maintenant plutôt sombres. Le bruit de la nouvelle tendance n'a pas été long à se répandre dans les coursives par les hommes descendant du quart, et visiblement le même sentiment s'impose à tous les esprits : si finalement nous payons la rançon sans barguigner et que les malfrats demeurent impunis, le résultat sera identique à toutes les prises d'otages précédentes. Inutile d'avoir mobilisé un pareil dispositif.

Bléjean reprend la main. L'objectif est de libérer proprement trente otages sans effusion de sang. Ce n'est pas rien.

44. À bord des *Atlantique,* matinée.

Pour les *Atlantique* de Djibouti, les opérations sont déjà lancées. Les Bretons de l'équipage *WALLABY HOTEL* ont décollé à 5h50 C. C'est le même schéma que celui prévu le 10, avec un décalage de trois heures entre les vols afin d'assurer une continuité de surveillance aérienne de la zone si les interventions se compliquent ou doivent se prolonger. Mais, la veille, tout a été gelé.

Depuis le début des opérations la semaine précédente, les avions sont soumis à rude épreuve et c'est un véritable ballet, permutation d'aéronefs, d'équipages et de pièces de rechange pour tenter d'assurer au moins la disponibilité d'un équipage et d'un aéronef. À s'y perdre !

Le 8 avril, les Nîmois d'*ULYSSE CHARLIE* ont décollé avec l'avion des Bretons arrivés la veille – eux-mêmes sont au repos après un vol éprouvant –, mais à la rotation suivant le décollage, l'alarme retentit ; il s'agit d'une panne de la sonde d'incidence, un élément important de la sécurité qui contraint le chef de bord à se poser sans tarder à Djibouti. L'atterrissage est délicat car l'obscurité est totale, les conditions météorologiques difficiles et l'avion qui n'a pas consommé de carburant a une masse élevée, alors que le pilote peine à apprécier la descente.

Le 9, c'est au tour des Bretons d'effectuer leur première mission de surveillance et de reconnaissance vers la côte somalienne, cette fois-ci avec l'*Atlantique* des Nîmois qui a retrouvé sa disponibilité la veille grâce aux pièces de rechange qu'ils ont eux-mêmes acheminées à l'occasion de leur transit depuis la France.

Les deux aéronefs sont sur le tarmac le 10 au matin, alors que l'échange des otages et de la rançon est prévu en fin de matinée. Compte tenu des délais de transit vers la côte somalienne, ils sont obligés d'anticiper les décollages pour que le premier soit sur zone avant le début des mouvements. Le feu vert doit être transmis pendant le vol par *Alindien*.

Les Bretons décollent les premiers, cette fois-ci avec leur avion dont la sonde d'incidence, reçue la veille en fin d'après-midi, a pu être mise en place. Les techniciens ont travaillé toute la nuit sous la lumière des projecteurs. Mais la nouvelle pièce n'a rien amélioré et le pilote doit de nouveau renoncer. Quant aux Nîmois qui décollent trois heures plus tard, ils sont rappelés au bout d'une heure de vol, car les négociations ont échoué et la mission est reportée au lendemain.

À Djibouti, les deux équipages font le point. Ils savent que l'appui des avions est capital pour le succès d'une opération de ce type. Surveillance

étendue de la zone, relais de transmission, écoute des réseaux, renseignement, identification visuelle, prises de vue, guidages d'embarcations ou d'hélicoptères, ils apportent un concours précieux à toutes les phases d'opérations aéroterrestres.

Impossible cependant de recevoir une nouvelle pièce de rechange en temps utile.

Les discussions vont bon train entre spécialistes. Y a-t-il des solutions de secours qui garantissent une sécurité suffisante ? Quels risques sont admissibles alors que là-bas, sur *Le Ponant*, des vies sont en jeu ? Si les points de vue techniques divergent, tous sont convaincus que la présence des deux avions est indispensable au succès de l'opération. On se penche sur les schémas, sur les manuels de procédure et sur la réglementation. Ils cherchent. Comme les marins du *Bouan* s'ingéniant à arrêter *Le Ponant*, ou les pilotes de la *Jeanne* s'évertuant à renforcer la protection de leurs hélicoptères. Le même esprit anime ces hommes et ces femmes. Le capitaine de frégate Fabrice Risanni, chef de détachement de la mission, écoute et refait le point avec les plus expérimentés. Il y a une solution, mais elle nécessite d'obtenir une dérogation d'*Alindien*. L'accord parvient en début de soirée après consultation des deux commandants de flottille à Nîmes et à Lann-Bihoué, et du commandement de l'aéronautique navale. Il est accompagné de plusieurs restrictions d'emploi pour la masse au décollage, l'autonomie et la vitesse minimale. Les pilotes en feront leur affaire.

Pour les Nîmois qui sont à Djibouti depuis plusieurs mois, ce sera la première occasion de survoler le territoire somalien au lieu du détour habituel par le golfe d'Aden et le cap Gardafui. L'enseigne de vaisseau Molina s'est plongé dans la carte. Le trajet direct vers le village de Garaacad n'est pas possible, car cette région est montagneuse. Les falaises du Karkaar, qui s'étirent de la frontière de l'Éthiopie jusqu'à la pointe de la corne de l'Afrique en longeant le golfe d'Aden, s'élèvent jusqu'à 7 500 pieds, or l'altitude de rétablissement en cas de perte d'un moteur est de 6 000 pieds. L'avion ne pourrait pas stopper sa descente sans percuter le sol. Molina choisit donc le couloir de Bossasso qui ne présente qu'un relief maximum de 2 500 pieds et permet de gagner plus d'une demi-heure par rapport au dernier trajet du 5 avril, par conséquent de disposer d'une heure d'autonomie supplémentaire sur zone. Les Bretons, quant à eux, sont déjà

passés lors de leur premier vol du 9, puisque l'autorisation officielle de survol était arrivée la veille.

Pendant tout le transit, les observateurs collés aux hublots de l'avion et le veilleur installé à l'avant dans son cockpit de plexiglas ne sont pas dépaysés. Les amas caillouteux et déchiquetés, les étendues désertiques où l'ombre de l'avion qui file sur le sable disparaît dans le creux d'un oued asséché, les rares villages disséminés dans un paysage de gris, de jaune et de noir, les maigres troupeaux, les pistes vers nulle part rappellent étonnamment le Tchad.

WALLABY HOTEL a reçu confirmation de la mission pendant le vol. L'échange des otages est bien prévu pour le courant de la matinée. À ce moment de la séquence où les pirates seront certainement nerveux, la consigne est de demeurer discret pour que rien ne vienne entacher la mise en place du protocole. Les pirates doivent rester en confiance.

En arrivant à proximité de la côte, le lieutenant de vaisseau Aumeunier n'a pas de difficulté à retrouver le paysage, déjà reconnu lors de la mission du 9 avec l'avion de la *21 F*. L'étendue grisâtre agrémentée de reflets parfois rosés jusqu'à la ligne de côte, la tache plus sombre du village de Garaacad, à 200 ou 300 mètres en retrait du rivage, avec ses habitations dispersées dans tous les sens, posées au hasard sur le sable. Ce matin, on n'y distingue pas d'agitation particulière. Dans l'intérieur, des ensembles inattendus attirent plutôt le regard. Un groupe de maisons bien ordonnées au carré, cubiques, blanches, comme un lotissement. À l'écart, au milieu de rien, des constructions plus vastes et entourées de murs, isolées.

Une piste, rayure claire sur l'étendue désertique, file vers l'est en une succession de Z et disparaît dans le lointain.

Sur l'eau bleue, *Le Ponant* est mouillé à un nautique environ du rivage. Il est élégant avec son étrave effilée, ses trois mâts pointant vers le ciel, les voiles carguées sur les bômes, comme un oiseau de mer aux ailes repliées qui se serait posé pour reprendre son souffle. Comment imaginer qu'un drame se joue en bas, dans ses flancs. La ligne de côte, marquée de petites baies à peine fermées et de modestes échancrures, colorée du trait blanc des vagues se brisant sur le sable, s'étend de part et d'autre à perte de vue. Ici et là, les campements de pêcheurs, en bordure de la plage. Le *Commandant Bouan* n'est qu'à quelques centaines de mètres du voilier. Sur l'écran du radar de l'avion, Aumeunier identifie facilement la frégate *Jean Bart*, en

route vers la côte, et plus loin encore, au-delà des eaux territoriales, la *Jeanne d'Arc* et le *Var*.

Curieusement, aucun skiff n'est amarré à l'arrière du *Ponant*. Un boutre attend au mouillage. Au sud, plusieurs petites embarcations longent la plage. Vu du ciel, il règne sur la côte une étonnante sérénité. Tout est calme dans cet immuable lever de soleil. Pourquoi alors cette imperceptible sensation de tension qui monte progressivement ?

Les prises de communication avec les différents intervenants sont rapides et concises. *WALLABY HOTEL* se tient toujours en retrait à environ 10 nautiques et entame une grande boucle. À bord du *Jean Bart* du côté du large, on met à l'eau les embarcations de commandos, hors de vue du *Ponant*. Les dés sont jetés.

45. À bord du *Jean Bart,* matin.

La frégate est aux postes de combat depuis 8 h 30, avec quelques aménagements complémentaires auxquels le commandant adjoint équipage et le capitaine d'armes ont mis la dernière main au cours de la nuit. Plusieurs dispositions ont été prises pour pouvoir encaisser des tirs de roquettes RPG7 et des rafales d'armes automatiques sans dommages majeurs, ni risques pour le personnel à l'extérieur.

Tout est arrangé pour que de loin l'activité du bord apparaisse la plus normale possible. Les pirates savent que la frégate doit remplacer le *Bouan* pour l'échange, Marchesseau les a prévenus, mais il est inutile de les inquiéter. Les tireurs de petits calibres sont soigneusement dissimulés près de leurs armes déjà approvisionnées afin de pouvoir réagir immédiatement si une riposte s'avère nécessaire. À l'arrière, le *Panther* est en alerte à cinq minutes, mais l'équipage n'est pas à bord et la plateforme hélicoptères est totalement vide. Des protections solaires ont été disposées pour obscurcir le cockpit. L'idée est de faire embarquer les pilotes et le tireur d'élite sans que le mouvement soit décelable du *Ponant*. Les équipes de pont d'envol et de sécurité sont en attente derrière la porte du hangar qui reste soulevée d'un mètre environ. Cette légère entorse au règlement de mise en œuvre doit permettre de gagner une minute sur les délais ordinaires. La veille, après le report de la mission, le lieutenant de vaisseau Bédarride et ses hommes, venus du *Surcouf* et embarqués dimanche aprèsmidi à Djibouti en même temps que les commandos, se sont de nouveau entraînés à cette séquence.

Le soleil est déjà haut, il fait chaud et les hommes souffrent dans leur tenue de protection noire barrée de bandes argentées fluorescentes, lunettes antifeu sur le front, cagoule roulée autour du cou et gants de coton à la ceinture, parés à être enfilés au premier danger.

Le vent souffle du nord-est à une quinzaine de nœuds. Avant le lever du jour, Damlaimcourt s'est placé dans le sud-est. La manœuvre d'approche est conduite pour gagner la position retenue à proximité du *Ponant* tout en masquant la présence des quatre *Futura* qu'il a déjà fait mettre à l'eau ; les vedettes sont prêtes à se dévoiler et à foncer sur le voilier au secours des otages avec les commandos marine et les gendarmes du GIGN si l'affaire tourne mal. La frégate se rapproche à petite vitesse en route à l'ouest-nord-ouest, les *Futura* sous le vent, sur sa hanche bâbord, serrées contre la coque avec une légère pointe, l'une derrière l'autre, dans un bouillonnement d'écume. Le *Bouan* reçoit un poste à 4 nautiques et se tient lui aussi prêt à mettre son embarcation à l'eau avec les commandos d'Arta.

Selon les observations toujours transmises par l'*Atlantique*, la situation est calme du côté du village de Garaacad, il n'a remarqué aucune agitation particulière depuis son arrivée sur zone, ni aucun mouvement de véhicule en provenance du désert.

Maintenant, à chacun son rôle. La mise en œuvre, pas à pas, du protocole d'échange et d'ultime mise au point avec les pirates pour les modalités de détails et les ajustements en temps réel sont du ressort des négociateurs du GIGN, spécialistes de ce type de confrontation, mais la répartition est subtile car beaucoup dépend aussi des contraintes de navigation, de vent, de courant, d'éclairage, de lancement des embarcations ou de décollage des hélicoptères – des éléments que seuls les marins maîtrisent. La passerelle du *Jean Bart* est le meilleur endroit pour disposer de l'ensemble. Le colonel Favier, arrivé tout juste la veille au soir après son passage éclair à bord du *Var*, s'y est installé avec le lieutenant-colonel Gallois, qui l'assiste dans cette phase. Leur équipe est complétée par un officier du *Jean Bart*, le capitaine de corvette Jean-Olivier Grall, parfaitement bilingue, les pirates intervenant en anglais depuis qu'un interprète a rejoint *Le Ponant* les jours précédents. Il permet aussi aux négociateurs de garder de la distance avec les faits ; il devient la voix du *Jean Bart*. Régis Daumesnil, le commandant bis du *Ponant*, qui connaît par cœur son navire mais aussi la personnalité de Marchesseau, s'est joint au

petit groupe des négociateurs ; ses indications sont extraordinairement judicieuses.

De son côté, Damlaimcourt, en relation avec l'amiral Gillier, le commandant tactique de l'opération, conduit la manœuvre d'approche. Une cellule de réflexion a été aménagée dans la partie tribord de la passerelle, elle dispose de l'ensemble des moyens radio pour donner, si nécessaire et sans perdre de temps, des ordres aux éléments d'assaut.

Ils sont tous à quelques mètres les uns des autres, surveillant les mêmes cartes, attentifs aux mêmes liaisons. Le maître d'hôtel a monté un plateau de café.

Pour les négociateurs, il s'agit maintenant d'avancer point par point, chaque étape ponctuée d'échanges radio VHF avec le commandant du *Ponant* ou les Somaliens pour s'assurer du respect du cadre agréé par les deux parties.

Les premiers échanges de la matinée ont montré que les pirates étaient nerveux. Ils ont demandé un nouveau changement dans le protocole. Les trois gardes qui doivent rester avec le commandant Marchesseau n'accepteront de quitter le bord qu'une fois la rançon bien arrivée à terre. Avec cette modification, la situation du commandant sera plus risquée. Favier est sur le recul.

En réalité, les négociateurs n'ont pas le choix et doivent accepter les nouvelles exigences. Il semble aussi y avoir un problème d'embarcation. Dans ses comptes rendus d'observation, l'*Atlantique* précise n'en avoir aperçu aucune à l'arrière du voilier. C'est pour le moins étrange, car les pirates n'ont plus les moyens de se déplacer et seront obligés de faire appel à leurs complices à terre. Ce n'était pas prévu et cette situation insolite risque de compliquer les choses.

Au moment de s'éloigner, le *Bouan* indique que plusieurs pirates sont en conciliabule au pied du mât avant, tandis que par une nouvelle communication VHF, Marchesseau annonce un décalage d'environ 45 minutes. Y aurait-il encore de nouvelles exigences ?

Pourtant, la voix du commandant reste sereine quand il s'exprime sur la VHF. Pour les négociateurs habitués à interpréter les moindres détails et les plus infimes changements, c'est un signe important.

Ce n'est qu'à 9 h 40 que *Le Ponant* est finalement à son nouveau point de mouillage. Le commandant Marchesseau s'est approché de la côte par palier, mais il n'a pas gagné grand-chose puisqu'il a mouillé à 0,95 nautique

du rivage, au lieu de 1,3. Il a maintenant deux zodiacs à la traîne, apparemment ceux du voilier, mais des skiffs font mouvement depuis la terre. Tout cela ajoute à la confusion.

L'interprète somalien, qui est déjà intervenu à plusieurs reprises sur les ondes, se déclare maintenant prêt pour l'échange à 10 h 40. Damlaimcourt profite du temps mort pour faire chronométrer la durée de parcours des pirates entre la terre et le voilier, cette indication sera utile pour évaluer les risques au moment de lancer les *Futura* à la reconquête du *Ponant*. Il estime aussi le danger qu'il y a à se rapprocher de la côte ; les cartes ne sont pas à des échelles qui permettent une navigation précise. Si le fond semble plat et sableux, quelques têtes de roches sont visibles sur la plage à proximité du campement des pirates. Les mêmes pourraient se trouver plus au large, dangereuses pour la frégate.

Heureusement, la surface de l'eau est à peine agitée par le vent toujours modéré, et avec la route adoptée, l'éclairage de l'arrière est favorable à la surveillance du fond. Damlaimcourt fait renforcer la veille, et, l'œil sur le sondeur, décide de s'avancer pour venir à moins de 800 mètres du *Ponant*.

Jusque-là, la frégate s'était toujours tenue à plusieurs nautiques du voilier sans vraiment en voir les détails, sa silhouette blanche restait confuse, se détachant difficilement de la côte. Les informations de situation parvenaient essentiellement par les communications radio écoutées à la passerelle et par les comptes rendus des avions et des hélicoptères. Maintenant, il est là, juste devant, à portée, silhouette blanche allongée sur l'eau. Avec le vent qui souffle toujours du nord-est force 3 ou 4, le bateau tire sur sa chaîne, dont on aperçoit la trace noire, raidie à la sortie de l'écubier, l'arrière vers la côte en faible incidence, les trois mâts légèrement inclinés. Le pavillon tricolore flotte à la poupe. On voit des hommes, et, à l'aide des jumelles, on distingue les visages, les armes aussi. *Le Ponant* n'est plus un nom ou une forme dans le lointain, il est là, devant, avec ses otages et ses pirates. Plusieurs portent des cagoules noires.

Depuis dix minutes, les Somaliens non concernés par le protocole, c'est-à-dire tous sauf les six derniers, ont commencé à quitter le voilier. On les aperçoit se diriger vers la marina arrière pour embarquer dans les canots qui vont assurer le va-et-vient avec la plage ; plusieurs portent des sacs, parfois des deux mains, comme s'ils revenaient du supermarché. L'un

d'entre eux, un grand escogriffe vêtu de hardes, tire même une valise à roulettes qui paraît lourdement chargée.

Le *Jean Bart* a stoppé, il est maintenant près de 11 heures. La préoccupation est de savoir si tous les otages sont présents sur le pont, et de s'assurer qu'aucun n'est retenu à bord ou débarqué avec le groupe des pirates. L'opération de comptage est laborieuse. Comme convenu dans les échanges de la veille, Gallois demande à l'interprète de les rassembler afin de vérifier qu'ils sont tous là. C'est un point capital. À la radio, Marchesseau se montre toujours rassurant. Du haut de la passerelle supérieure, les appareils photo numériques aux puissants téléobjectifs mitraillent le pont, mais chaque fois les dénombrements sont différents. La tension monte.

Les échanges deviennent plus saccadés, plus confus. Soudain, l'un des skiffs amarrés à l'arrière du *Ponant* se détache. Nouveaux mouvements sur le pont, nouvelle agitation. Un marin du *Ponant*, un barbu, se précipite vers la marina, suivi d'un pirate qui fait de grands gestes. Le skiff est finalement récupéré par un zodiac.

Depuis que *Le Ponant* est en vue directe, l'amiral Gillier a rejoint la passerelle. C'est de là qu'il peut se faire la meilleure idée de la situation et de la disposition des lieux s'il faut ordonner une action d'urgence. Les *Futura* sont toujours collés contre la coque, normalement invisibles du *Ponant*. Gillier suit le déroulement des opérations à l'aide de la VHF, dont le haut-parleur diffuse les échanges dans tout l'abri de navigation avec une belle sonorité. Pour le moment, c'est encore la cellule de négociation qui a la main. De son côté, le commandant est assis dans son fauteuil et l'officier de quart se tient à ses côtés. Damlaimcourt a pris ses repères pour suivre avec précision la dérive d'un simple coup d'œil, car le vent pousse la frégate à la côte, mais il surveille aussi l'incidence pour continuer de dissimuler les vedettes. L'officier de quart manœuvre fréquemment en différenciant les moteurs pour maintenir le cap.

On est au cœur de l'opération. Damlaimcourt propose à l'amiral de mettre tous les aéronefs à cinq minutes et de rapprocher la *Jeanne d'Arc*. Quatorze nautiques semblent un bon compromis entre la nécessaire discrétion et la durée de trajet de ses hélicoptères s'ils doivent intervenir.

Les observateurs de la cellule de négociation fouillent *Le Ponant* de leurs jumelles, et le compte n'y est toujours pas.

La voix de Marchesseau résonne :

« Il faut avancer, ils sont en train de devenir fous ici. »

C'est la première fois que le commandant du *Ponant* manifeste de l'impatience. À bord du *Jean Bart*, on ne compte que vingt-six ou vingt-sept otages. Les échanges VHF s'accélèrent.

« Il en manque. Que se passe-t-il ? Les pirates ne tendent-ils pas un piège ? »

De son côté Marchesseau poursuit :

« Vous êtes trop prêts, les pirates sont nerveux, il faut vous éloigner. »

L'officier de quart bat en arrière tout en maintenant l'incidence, en jouant sur les deux moteurs et s'éloigne jusqu'à environ un nautique.

« Nous sommes tous là, ne perdons plus de temps. »

La voix cette fois se fait insistante.

Le colonel Favier et l'amiral échangent quelques mots. Ils donnent le feu vert.

Depuis une bonne demi-heure maintenant, l'embarcation rapide EFR qui doit servir à l'échange de la rançon a été mise à l'eau. Le pilote, un officier marinier des commandos, la maintient sans difficulté contre la coque, derrière les *Futura*. L'officier de quart a remis les moteurs légèrement en avant pour faciliter la manœuvre. Les deux équipiers dévalent l'échelle de pilote le long de la coque sans prendre le temps de s'assurer. Mais avec un peu d'erre, le bateau est plus stable. Les trois valises de cuir gonflées de papier bulle extraites de la salle de bains du commandant et acheminées sous bonne garde jusqu'au passavant sont descendues avec précaution au bout d'un filin.

Un skiff vient de quitter *Le Ponant* avec trois hommes à bord.

« Magnez-vous, le *Jean Bart* », presse une nouvelle fois Marchesseau.

L'EFR contourne la frégate par l'arrière et file à la rencontre du skiff. Il est 11 h 15 lorsque les deux embarcations s'accostent. Le *Jean Bart* et *Le Ponant* se sont rapprochés à environ 1 200 mètres.

46. À bord de l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE,* 11 h 00 C.

Après la panne du 8 et la mission avortée du 10, l'équipage *ULYSSE CHARLIE* est heureux d'être cette fois vraiment dans le bain. Le passage au-dessus des falaises de Karkaar, après avoir laissé la côte à Bossasso, n'a pas posé de problème. Spectacle sublime.

Mais voilà qu'un alternateur donne quelques signes de faiblesse. Impossible de savoir si l'incident ne va pas dégénérer. Pour l'instant, la mission se poursuit. Le contact est établi avec *WALLABY HOTEL* qui continue de se tenir discrètement à une dizaine de nautiques de la zone d'opérations. Il lui reste une heure d'autonomie sur zone, tandis qu'*ULYSSE CHARLIE* arrive avec un potentiel de quatre heures après les deux heures et demie de transit. Il a de quoi tenir si les opérations se prolongent. Molina repère sans difficulté le *Jean Bart* et *Le Ponant* au radar. Ils sont proches de la côte, distants de moins d'un nautique. L'*Atlantique* est maintenant en portée VHF et peut suivre les échanges. Apparemment, les affaires sont sérieusement engagées. Tant que les deux aéronefs sont ensemble sur zone, ils se répartissent les secteurs. *WALLABY HOTEL* adopte le sud, *ULYSSE CHARLIE* le nord.

« OK money, OK money », résonne soudain le haut-parleur de la VHF tandis qu'*ULYSSE CHARLIE* termine son large virage audessus de la mer pour gagner sa station.

47. À bord du *Jean Bart,* 11 h 40 C.

De la frégate, Gillier et Damlaimcourt suivent l'échange à la jumelle. Comme tous ceux à bord qui ont pu mettre la main sur le précieux accessoire. Plusieurs sont installés en passerelle supérieure avec appareils photo et téléobjectifs. L'opération est également surveillée du central par le biais des caméras des conduites de tir qui offrent un fort grossissement.

À quelques centaines de mètres à peine, le spectacle est étonnant. Le skiff et l'EFR sont amarrés à couple. Le vent est modéré, mais le clapot soulevé est suffisant pour ballotter les deux embarcations à l'arrêt. De chaque côté, les pilotes sont restés à leurs moteurs tandis que les deux équipiers et les deux Somaliens s'affairent autour des sacs. Il est presque midi, et le soleil va passer au zénith. La chaleur est accablante. Ils comptent et recomptent. Deux cent quinze liasses de 100 000 dollars chacune. L'un des Somaliens empoigne son poste VHF.

« OK money, OK money. » La voix rugueuse et maladroite crépite aussi à la passerelle du *Jean Bart* ; il n'a pas fallu plus de quinze minutes pour vérifier la somme et procéder à l'échange. Le skiff file maintenant à grande allure vers la terre, soulevant une grande gerbe d'écume, les trois sacs bien calés.

À bord du *Ponant*, apparemment, les choses bougent. Le cri de victoire lancé depuis le skiff a déclenché le mouvement. Les otages sont en file indienne et se dirigent vers la marina pour embarquer. On aperçoit toujours la silhouette du commandant Marchesseau au sommet du plus haut pont. Trois hommes cagoulés le tiennent en respect avec un lance-roquettes et deux kalachnikovs. À l'arrière, les derniers otages ont sauté dans les canots. Les deux embarcations se détachent. Elles sont bien visibles. On compte quinze personnes dans l'une et quatorze dans l'autre. Les photographes confirment. Cette fois-ci, le compte y est.

Le rythme s'accélère. Le skiff qui a déposé sur la plage les deux Somaliens avec les trois sacs de la rançon revient vers *Le Ponant* à vive allure, en contournant soigneusement les deux canots des otages, tandis que les trois derniers gardes abandonnent Marchesseau, se précipitent vers l'arrière et sautent dans l'embarcation à peine accostée, comme s'ils fuyaient, comme s'ils avaient peur que la rançon leur échappe, comme s'ils voulaient ne pas rater le partage.

De son côté, le commandant du *Ponant*, désormais seul à bord, disparaît du champ des jumelles tandis que les zodiacs des otages se rapprochent du *Jean Bart.*

Tout peut encore déraper. C'est maintenant la sécurité du commandant qui importe. Peut-être les pirates ont-ils piégé le voilier avant de partir. Il ne faut pas courir de risque. L'EFR qui a procédé à l'échange de la rançon file maintenant vers *Le Ponant* pour récupérer le commandant.

« Commandant, est-ce que vous pouvez aller à l'avant ? lance Gallois à la VHF.

– Oui.

– Allez-y. Est-ce que vous pouvez sauter à l'eau ?

– Oui. »

Marchesseau plonge la tête la première. L'EFR le récupère.

Damlaimcourt fait demander par porte-voix aux deux canots amenant les otages libérés de se tenir momentanément à l'écart de la frégate, entre 100 et 200 mètres. Il veut pouvoir manœuvrer rondement s'il y a un problème du côté du *Ponant* pour se porter à son secours. Il veut aussi prendre de la vitesse et rejoindre une route face au vent afin de faire décoller le *Panther* avec son tireur d'élite tandis que les *Futura* d'*Hubert*, désormais hors du champ de vision des pirates, se démasquent et se ruent à

leur tour vers *Le Ponant* avec les nageurs, les commandos et les gendarmes du GIGN afin de « blanchir » le voilier.

48. À bord de la *Jeanne d'Arc*, 12 h 00 C.

À la passerelle de la *Jeanne*, on suit le déroulement des opérations par l'intermédiaire de la VHF qui diffuse également à la passerelle aviation. Les hélicoptères sont en alerte à cinq minutes depuis la fin du briefing de 8 h 55, équipages sanglés dans les appareils, prêts à mettre en route. Les pilotes écoutent la liaison radio pour se tenir au courant. Sylvie Poulain, dont l'hélico Evasan est resté à quinze minutes, fait plusieurs allers-retours entre la salle d'alerte et le pont pour compléter leur information sur l'évolution de la situation.

Tous les indicatifs ont été attribués tels qu'ils apparaissent sur l'ordre d'opérations. La *Gazelle Hot* du lieutenant Jacrot et de l'adjudant Angelloz est *GRIFFON 1*, la *Gazelle* lisse du capitaine Humbert et du maréchal des logis Cornet avec les cameramen de l'ECPAD : *GRIFFON 2*. Les *Alouette III* avec tireur d'élite du lieutenant de vaisseau Bayer et de l'enseigne de vaisseau Baratte, et l'Evasan de l'aspirant Poulain et du maître Joncourt sont respectivement *VEGA S* et *VEGA U*, celle du *Var* de l'enseigne de vaisseau Nicolas Eme et son tireur d'élite *VEGA Q*, tandis que le *Panther* du *Jean Bart* est *HELIOS* et l'Atlantique *PELICAN C*[1]. Bléjean vient de recevoir l'ordre du commandant tactique de rallier à vitesse maximale et de se positionner à quelques nautiques du *Ponant* ; le *Var* a eu la même directive. Gillier s'inquiète de la sécurité nautique de la *Jeanne*, dont le tirant d'eau est important. Bléjean le rassure, il veille au grain ! La route est calculée avec soin pour placer le vent relatif à 9 heures, car la *Gazelle Hot* doit avoir en permanence ses missiles pointés vers l'extérieur du bâtiment. Même si les sécurités des engins sont efficaces, il est inutile de prendre des risques. Il est 11 h 59. Bléjean rappelle aux postes de combat au moment où il pénètre dans les eaux territoriales. La menace directe est faible mais pas exclue. Quelques boutres ont été repérés dans le secteur. C'est aussi la meilleure façon de faire participer tout l'équipage à l'action, en gardant le maximum de précautions.

À 12 h 02, les hélicoptères avec tireur d'élite reçoivent l'ordre de décollage, puis, à 12 h 05, l'ensemble des hélicoptères. Sur le pont de la *Jeanne*, les pilotes mettent en route et embrayent le rotor. Il ne faut guère

plus d'une minute pour atteindre le régime nominal. Actions vitales. Les pilotes lèvent le pouce. Enlèvement des cales et des saisines. Le « chien jaune »[2] bat lentement des bras vers le haut pour autoriser la mise en stationnaire, marque un temps d'arrêt bras à l'horizontale une fois l'hélico à bonne hauteur, puis indique la direction de décollage. Majestueux cérémonial dans le vrombissement des turbines et le claquement des pales. Successivement, les trois machines s'éloignent.

Les deux *Gazelle* et l'*Alouette* se dirigent vers une zone d'attente à 2 nautiques du *Ponant* et se tiennent prêtes à intervenir, puis après regroupement avec le *Panther* qui vient de décoller du *Jean Bart* et l'*Alouette* du *Var,* reçoivent l'ordre de constituer un dispositif de dissuasion entre *Le Ponant* et la côte. *HELIOS*, qui assure les fonctions de chef de dispositif, répartit les tâches. De son cockpit, Marine Bayer aperçoit les deux zodiacs avec les otages à proximité du *Jean Bart*, et voit l'EFR se diriger vers l'avant du voilier pour récupérer le commandant. Quant aux pirates, ils ont gagné la plage. Un groupe d'hommes tirent une embarcation sur le sable. Plusieurs 4x4, de gros modèles genre GMC américains ou Toyota, trois noirs et un blanc avec une bande rouge sur le côté, sont arrêtés à proximité du rivage.

Aucune manifestation apparente d'hostilité à l'égard du voilier. Les pirates s'affairent autour de la rançon. Ils déchargent les sacs, les 4x4 manœuvrent. Au large, les deux zodiacs portant les otages, qui s'étaient maintenus à distance pendant le décollage du *Panther,* accostent maintenant l'échelle de pilote que le *Jean Bart* a descendue sur son flanc tribord, tandis que l'EFR qui a repêché le commandant Marchesseau regagne à son tour la frégate. Pendant ce temps, les *Futura* se sont ruées en essaim vers *Le Ponant ;* du haut de l'hélicoptère, on aperçoit les commandos et les gendarmes qui investissent le voilier en vue de le sécuriser.

12 h 25 : les hélicoptères reçoivent l'ordre de regagner leur plateforme, sauf *GRIFFON 2*, qui tourne autour du voilier pour des prises de vue. À bord, les commandos poursuivent leur travail d'inspection et de vérification afin de s'assurer qu'il ne reste aucun pirate et qu'ils n'y ont pas disposé de piège.

49. À bord du *Jean Bart*, 12 h 20 C.

Les filles d'abord…

Le commandant Damlaimcourt vient de donner l'ordre de faire embarquer les otages dont les zodiacs attendaient à distance la fin des manœuvres d'hélicoptères.

Les deux embarcations se rapprochent, les visages se dessinent, marqués par l'épreuve. Le *Jean Bart* est maintenant stoppé, en position d'équilibre travers au vent, l'échelle de pilote en pendant sur tribord, protégée des regards de la terre. Des faux bras sont disposés de part et d'autre le long de la coque pour faciliter l'accostage et la tenue des embarcations pendant le débarquement. Le premier canot pneumatique se présente contre la paroi grise. Il n'y a pas de houle ni beaucoup de clapot. Du haut du pont, à 3 mètres au-dessus, un bosco lance une amarre sur l'avant, vite crochée. La première rescapée empoigne déjà l'échelle. L'un des équipiers du zodiac la saisit par la taille pour ajuster le harnais. Elle escalade les barreaux de bois en s'agrippant prudemment aux rudes cordages de chanvre.

Le commissaire de la marine Peggy McGregor l'attend en haut. Sourire. La jeune femme qui émerge est interloquée. Les deux ont sensiblement le même âge, l'une en débardeur, bermuda et tongs, bronzée, l'autre plus pâle dans sa tenue noire barrée de bandes fluo argentées.

Le commandant Damlaimcourt a chargé sa jeune commissaire, chef du service commissariat/soutien de la frégate de l'accueil. McGregor est là avec plusieurs membres de son équipe et le capitaine d'armes. Régis Daumesnil, qui connaît tous les otages, s'est joint au groupe. Visages féminins, visages familiers, l'émotion est forte. On s'embrasse et on s'étreint. La deuxième jeune femme arrive sur le pont, puis les autres, puis les hommes, un à un. Le second zodiac se présente.

Mêmes sourires, mêmes embrassades. Les nouveaux arrivés sont vite dirigés vers le carré des officiers mariniers supérieurs où McGregor a élaboré le programme. Une pile de vêtements propres attend les rescapés à l'entrée du carré : T-shirts, linge et serviette pour la douche. Les filles du *Jean Bart* ont vidé leur caisson. Les garçons aussi trouvent le nécessaire. Les tables sont dressées, et on s'installe pour déjeuner tandis que la télévision du bord diffuse en boucle les images à peine tournées ; les otages assistent presque en direct à leur propre libération.

Le commandant Marchesseau entre alors au carré. Il est encore trempé. L'un de ses équipiers l'aperçoit et se lève. Les autres l'imitent et tout le monde applaudit. Marchesseau est ému.

L'amiral Gillier, qui a suivi la manœuvre de la passerelle, descend les saluer, tandis que Damlaimcourt reste surveiller *Le Ponant*, que les commandos investissent pour le sécuriser. Lorsque l'action est bien engagée, il gagne à son tour le carré. Les otages sont encore sonnés par leur aventure, désorientés par le changement brutal de décor, l'ambiance nouvelle et les uniformes ; les sourires font plaisir à voir.

50. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE,* vers 12h30 C.

De son poste d'observation, Molina a suivi toute la séquence par l'intermédiaire de la VHF, mais sans grande visibilité, puisque l'avion occupe le secteur nord et que tous les bateaux sont dans le soleil. Le commandant tactique vient de donner le feu vert pour que les deux *Atlantique* se démasquent et se rapprochent du village de Garaacad, et il faut moins de trois minutes à *ULYSSE CHARLIE* pour se présenter. Seul *GRIFFON 2* est en vol et tourne autour du *Ponant*, que le *Bouan* a maintenant rejoint pour se tenir prêt à le prendre en remorque, tandis que la *Jeanne* et le *Var* sont repartis vers le large en ramassant leurs hélicos. Le *Jean Bart*, qui a fini d'embarquer les otages et le commandant Marchesseau, reste à proximité après avoir lui aussi récupéré le *Panther*. Molina comprend que l'intention est d'envoyer à bord du *Ponant* une petite équipe de conduite menée par Régis Daumesnil, pour sortir au plus vite le voilier des eaux territoriales, éventuellement en remorque du *Bouan* si le moteur peine à redémarrer ou si l'hélice est engagée.

À terre, les 4x4 sont toujours à proximité de la plage. Plus loin, on aperçoit une trentaine de barques blanches alignées devant la mer. La mission confiée aux deux *Atlantique* par le commandant tactique est de suivre la rançon, c'est-à-dire en réalité les mouvements des véhicules à leur départ de la plage, car personne n'a pu observer dans lesquels précisément les valises avaient été transférées. Avec trois valises et quatre véhicules, la tâche n'est pas facile. La répartition semble d'ailleurs poser quelques problèmes aux pirates, puisque les embarcations sont arrivées à la plage depuis déjà plusieurs minutes.

Les deux chefs de bord se répartissent le suivi des véhicules qui se dirigent maintenant vers le village. Il reste aux Bretons trente minutes d'autonomie, après quoi les Nîmois devront assurer seuls la poursuite. Coordonnant leurs mouvements, les deux avions entament des cercles

autour du village, à 12 000 pieds[3] du sol pour rester hors de portée d'une éventuelle menace missile. Le pistage est effectué grâce à la caméra infrarouge et à la vue, avec deux opérateurs dans le nez vitré, le chef de bord lui-même, l'AB FAC (*AirBorne Forward Air Controller*), spécialiste embarqué pour la mission, dont le rôle est normalement de guider les chasseurs sur des objectifs au sol, et un autre opérateur au sabord droit.

Les 4x4 entament alors une course erratique, allant d'une maison à l'autre, s'arrêtant subitement entre deux pâtés d'habitations, faisant marche arrière, repartant à toute allure en braquant sur les chapeaux de roue et soulevant des nuages de poussière, stoppant de nouveau devant une nouvelle masure, comme pour une tournée de distribution. Partout devant les maisons ou dans les ruelles, des attroupements, hommes, femmes, enfants. Impossible d'imaginer la moindre action de force au sein du village. On aperçoit un camion frigo blanc à cabine rouge. D'autres véhicules, petits pick-up ou camionnettes, se dirigent vers la périphérie du village. Il y a trois pistes. L'une part au sud parallèlement à la côte, la deuxième vers le nord en s'écartant légèrement du rivage, la troisième s'enfonce à l'ouest et se perd en zigzags dans le désert. Les observateurs ont l'impression que des barrages se mettent en place au départ de ces pistes selon un dispositif établi à l'avance et une organisation minutieuse qui contraste avec les allées et venues brouillées des 4x4 à travers Garaacad. La sarabande dure plusieurs dizaines de minutes. L'*Atlantique* des Bretons, en bout de potentiel, passe ses contacts aux Nîmois après un dernier tour d'observation, toujours à 12 000 pieds, et met le cap au nord-ouest. *ULYSSE CHARLIE* est désormais seul pour surveiller l'ensemble des mouvements de véhicule. Il est bientôt 13 h 40.

Molina reporte les observations pratiquement en continu, mais les demandes de précision et de complément du *Jean Bart* se font plus insistantes.

Deux 4x4 se dirigent vers les groupes de constructions blanches situées au sud-ouest du village, le premier à environ 500 mètres, l'autre à un bon kilomètre. Jusqu'à présent, les véhicules étaient restés dans la partie ancienne à 300 mètres en recul de la plage. Ils convergent maintenant vers la même maison entourée d'un grand mur carré, isolée, à mi-chemin des deux groupes.

Trois hommes sortent précipitamment ; ils reviennent à quatre avec un sac apparemment lourd, rapidement chargé sur la plate-forme arrière et chacun portant un fusil. Les deux véhicules repartent et se fondent de nouveau dans le dédale des ruelles. L'*Atlantique* continue son tour en descendant aussi bas que raisonnable. Il peine à les suivre, car ils se confondent avec les habitations. Ils semblent toutefois se regrouper.

À l'écart, une tache marron sur le fond gris-rose. L'observateur du nez avant ajuste ses jumelles. C'est un troupeau de chèvres… Un quart d'heure se passe.

Soudain, un mouvement rapide au milieu du village dans une zone sombre, à peine perceptible puis plus distinct avec des éclats de reflets sur une vitre. Un 4x4 jusque-là masqué par un muret se faufile en zigzaguant à travers les ruelles. La poussière vole. Il atteint les dernières maisons et gagne la piste qui s'enfonce droit dans le désert. Il roule maintenant à vive allure. L'*Atlantique* opère un rapide virage et pique pour faciliter l'observation à la vue. On distingue alors mieux l'énorme pick-up noir à cabine double, une bande rouge effilée sur la portière et le carlingage, très haut sur roues, avec de gros pare-chocs et quatre phares audessus du pare-brise. Il file vers l'est.

Molina reçoit l'ordre de le suivre. Il est 14 h 00 C.

51. À bord du *Jean Bart*, 13 h 55 C.

Les techniciens de la *36 F* s'affairent, car depuis son retour à bord à 12 h 40, le *Panther* est en avarie. Problème électronique. Très mauvaise affaire.

Les autres hélicoptères ont reçu l'ordre de prendre l'alerte à quinze minutes. À son tour, *GRIFFON 2* rejoint la *Jeanne d'Arc* à 13 h 10 avec son lot de photos. Ils sont tous maintenant sur leur plateforme.

Dans la pénombre du central opérations de la frégate, derrière les consoles de tous les modules, les nouvelles équipes – la relève a eu lieu à 12 h 50 – s'activent, détecteurs, contrôleurs, transmetteurs, tandis que l'*Atlantique* toujours au-dessus du village transmet ses informations à flot continu, aussitôt exploitées. Paris a été tenu informée en direct de l'échange de la rançon, puis de la libération des vingt-neuf otages et de leur arrivée sains et saufs à bord, enfin du plongeon du commandant Marchesseau et de la mise en sécurité du *Ponant*.

Depuis le début de la ronde des 4x4 dans le village de Garaacad, l'amiral Gillier a rejoint le commandant Damlaimcourt au central opérations. L'officier de quart et l'officier information s'efforcent de leur présenter la meilleure situation possible, car les informations ne sont pas toutes directement exploitables. Le déroulement de l'opération est suivi par radio et sur les consoles couleur du SENIT 68[4] et complété par des PowerPoint avec superpositions de photos prises par les *Atlantique*, sur fond d'un quadrillage de référence commun à toutes les unités. Les spécialistes du bord ont également mis au point le système SISPEO qui permet de faire afficher les différentes images saisies par les senseurs optroniques, ainsi que des photos sur support numérique.

Devant ces images, en entendant les communications de l'*Atlantique*, l'esprit de Gillier tourne à plein régime. Le job est fait, tous les otages sont sains et saufs, pour autant ce n'est pas glorieux. L'armateur a payé la rançon, mais à quoi cela mène-t-il ? À encourager d'autres actions, à donner aux pirates les moyens de continuer plus facilement en achetant d'autres armes, des bateaux plus rapides. Les pirates ont gagné. Les bateaux, les avions, les hommes engagés ici et là depuis huit jours, près de cinq mille au total, les plus hautes instances de l'État mobilisées, les unités d'élite parmi les meilleures du monde, commandos et GIGN, tout cela pour porter trois sacs avec des billets de 100 dollars à des malfrats. Pensées fugaces, colère intérieure… Les 4x4 continuent leur ronde.

Tous les scénarios imaginés depuis huit jours défilent. C'est trop bête d'en rester là. Ces fameux 4x4 qui sillonnent Garaacad, probablement pour distribuer des billets ou des liasses à ceux qui ont donné un coup de main ou qui se sont tus, vont bien finir par quitter le village, par fuir vers le désert avec le reste du magot. On a un avion pour les suivre, les équipages ont l'habitude de faire le travail, ils le font au Tchad ou en Côte-d'Ivoire. On a des hélicoptères, des commandos, des tireurs d'élite, même le soutien médical à portée. Et le feu vert des Somaliens pour le survol et la poursuite. Gillier n'est plus dans le regret, il est déjà dans l'action, dans la suite, dans la poursuite ; le plan s'ordonne dans sa tête. À 13 h 40, il demande de remettre les hélicos en alerte à cinq minutes. À tout hasard. Le *Panther* est de nouveau disponible, glisse Damlaimcourt.

Le téléphone crypté. Gillier décroche lui-même. C'est Paris.

« Bravo, mon vieux.

– ???

– Bravo, belle manœuvre, tous récupérés, vous avez fait du bon travail.
– On n'a rien fait d'exceptionnel !
– Vous exagérez… »
La conversation s'anime. Gillier s'explique.
« ??? » Puis :
« Combien de temps vous faut-il pour être prêt ?
– Trois minutes ! »
En masquant le combiné de sa main pour ne pas être entendu par son correspondant, Gillier donne l'ordre aux hélicoptères de décoller et de se regrouper en dispositif d'assaut au-dessus de la mer en attendant les ordres.
Au bout du fil, on a raccroché. Il est 13 h 45. Gillier se redresse et respire, il connaît les complications parisiennes, mais il est confiant ; en anticipant le décollage des hélicoptères, il a gagné plusieurs minutes qui pourraient être déterminantes.
Et soudain l'officier de quart :
« Un 4x4 file vers l'ouest… »

52. À bord de la *Jeanne d'Arc* puis du dispositif d'hélicoptères, 13 h 40-15 h 00 C.

Dès que le haut-parleur les a rappelés pour l'alerte à cinq minutes, les pilotes ont interrompu leur repas. Marine Bayer a terminé sa bouchée de chausson aux pommes en grimpant la dernière échelle. Après un rapide passage à la salle d'alerte, ils ont bondi sur la plateforme par la petite porte arrière de l'îlot et se sont sanglés dans les appareils. Le commandant Bléjean, qui suivait les événements du bureau opérations, transformé en PC de crise, les a lui-même rejoints sur le pont d'envol. Il n'a pas beaucoup de détails à leur communiquer, pourtant il tient à les encourager avant le décollage. Il précise les dernières données, l'action probable, la poursuite dans le désert. Rien n'est encore décidé, précise-t-il aux pilotes, mais il ajoute que l'amiral Gillier n'a pas dit son dernier mot.
Ils n'ont pas longtemps à attendre.
« Décollage des hélicoptères de combat. *GRIFFON 1, GRIFFON 2, VEGA SIERRA* vers zone d'attente à 2 nautiques à l'est du village, 2 000 pieds, en attente d'ordres. »
Bayer, Humbert et Jacrot lancent les turbines.

L'*Alouette VEGA SIERRA* a deux pilotes et le tireur d'élite, avec 450 litres de carburant. Sa configuration a donné lieu à pas mal de discussions au sein du détachement et d'échanges avec le *Var*, qui met aussi en œuvre une *Alouette,* en fonction des scénarios possibles. Finalement, Marine Bayer a fait le choix d'un deuxième pilote, sans chef cargo opérationnel (CCO), afin de disposer d'une marge de puissance confortable. Ce n'est pas exactement conforme au guide d'exécution des missions, mais il a fallu adapter. En outre, le tireur du commando *Hubert* a besoin de tout l'espace arrière pour se déplacer facilement d'une porte à l'autre. On a beaucoup discuté avec lui depuis son arrivée à bord la veille pour caler les détails. Des plaques de blindage de gilet pare-balles ont été glissées sous les deux sièges pilotes, et le FAMAS est fixé derrière le siège gauche, avec le récupérateur d'étuis.

Le tireur dispose de son côté d'un fusil McMillan TAC-50 de calibre 12,7 mm, une arme utilisée pour pulvériser les moteurs hors-bord des *go-fast* des trafiquants de drogue en Méditerranée, avec huit chargeurs de vingt cartouches, et d'un pistolet de poing Glock 17 avec trois chargeurs de quinze car touches. Et bien sûr harnais, gilet pare-balles et pare-éclats, Mae-West et casque de pilote avec moyens de transmission intégrés.

La documentation tactique et les documents classifiés ont été retirés. Marine Bayer a également décidé que les pilotes voleraient harnais serrés et bloqués afin de ne pas s'affaisser sur les commandes en cas de malaise ou de blessure.

En moins de deux minutes, les hélicoptères sont en vol.

Hélicoptères de combat ! L'aspirant Poulain ronge son frein. Encore raté. Pourtant elle avait bien espéré être aussi de la partie avec son hélico Evasan, *VEGA UNIFORM.* En fin de matinée, elle n'avait pas décollé non plus, suivant l'action des autres sur le pont, à la radio, sanglée dans son hélicoptère, avec le chef cargo et le plongeur. Finalement, ce n'était qu'une reconnaissance du *Ponant*. Maintenant le contexte a changé. C'est du vrai. On a parlé d'une intervention dans les terres depuis que les 4x4 tournent dans le village sous la surveillance de l'*Atlantique*, qui rapporte minute par minute la position des véhicules. Au dernier moment, le commandant Bléjean a fait remplacer le plongeur par un infirmier anesthésiste. Peine perdue. Les autres sont partis.

Sanglée elle aussi dans son appareil, mais rivée au sol, Sylvie Poulain suit la progression de ses camarades. *VEGA QUEBEC* et *HELIOS* décollent

à leur tour du *Var* et du *Jean Bart* vers le point de regroupement. Le lieutenant de vaisseau Bédarride, à bord d'*HELIOS,* sera le chef de dispositif aérien. À ses côtés, le patron de l'équipe d'intervention du commando *Hubert*.

Le *Jean Bart* assure le contrôle. Les communications s'enchaînent :

« *VEGA TANGO, VEGA TANGO* », appelle le contrôleur depuis plusieurs secondes. La liaison est mauvaise. Poulain dresse l'oreille et pousse le volume à fond pour tenter de saisir pardessus les parasites.

« *VEGA TANGO, VEGA TANGO*… » Il n'y a pas de *VEGA TANGO*, son indicatif est *VEGA UNIFORM*. Poulain comprend, il y a méprise.

Rapidement, la situation s'éclaircit. Le *Jean Bart* avait ordonné « décollage de *tous* les hélicoptères ». C'est aussi ce qu'elle avait cru comprendre.

La passerelle réagit vite. La *Jeanne* est toujours à la route aviation.

« *VEGA UNIFORM*, vert décollage ! » Poulain se sent libérée. Elle se tourne vers le maître Joncourt. Sourire. Un peu d'émotion, mais quel soulagement ! Elle en sera. Elle met en route la machine aussi vite que possible et décolle pesamment car l'hélicoptère est lourd : ils sont trois avec l'infirmier, il y a la civière, le matériel médical et le plein de carburant. En outre, la température en ce début d'après-midi est extrême, ce qui n'arrange rien.

Le gilet pare-balles limite le débattement du manche, aussi elle ne s'attarde pas en stationnaire au-dessus du pont comme c'est l'usage pour sentir la machine, et file en prenant de l'altitude pour rejoindre les autres.

La liaison est meilleure. L'amiral Gillier est en train de transmettre ses consignes au chef du détachement commando, et lui confie le commandement de la mission – il ne l'a vu que quelques instants sur la plateforme du *Jean Bart* avant son décollage et il poursuit par radio.

Gillier a eu le feu vert de Paris la seconde précédente. Tout se fait en direct, sur la même fréquence. Cela dure moins de trois minutes. Poulain aperçoit les autres au-dessus de l'eau, dans le sud du *Ponant*. Elle fonce. Elle rejoint le groupe. On l'appelle toujours. Elle s'y fait… Elle sera donc *VEGA TANGO*.

« À poste », annonce-t-elle.

Bédarride échelonne les hélicoptères les uns à côté des autres, à une altitude suffisante pour parer d'éventuels tirs du sol. Un ultime crochet afin d'éviter le survol d'un campement de pêcheurs et le groupe s'enfonce au-

dessus du désert, désormais sous le guidage de l'*Atlantique*. L'objectif est un gros pick-up noir ou gris foncé roulant vers l'ouest sur une piste de sable. La nature et le volume de son armement ne sont pas connus. La mission est de rattraper le 4x4 qui serait droit devant à 11 nautiques, de l'immobiliser et si possible de se saisir des fuyards avec le minimum de violence, le minimum de risque. La formation est déployée en ligne, à 2 000 pieds, les hélicoptères espacés de 1 000 mètres, du nord au sud *GRIFFON 2, GRIFFON 1, HELIOS, VEGA SIERRA, VEGA QUEBEC*, et elle en bout de file, légèrement en retrait. Sa machine peine à suivre. Elle a demandé à *HELIOS* de réduire l'allure. En se tournant vers la droite, elle aperçoit tout le monde. Une belle ligne…

Bientôt, une voix résonne dans le casque, claire et posée malgré le crachement de la radio, le claquement des pales et le ronflement des turbines. Elle articule avec lenteur et précision. Poulain est concentrée sur ses instruments, le soleil tape à travers le cockpit, il fait chaud, le harnais serre au-dessus du pare-balles et de la Mae-West. La combinaison colle à la peau. Dessous, le désert ocre, aride, caillouteux, parsemé de petits buissons secs.

Décidément, la voix tranche avec les autres communications. C'est l'amiral Gillier qui s'adresse au chef du détachement commando, mais tout le monde à bord des hélicoptères entend distinctement :

« Je vous demande personnellement de me dire si vous avez compris l'esprit de la mission, les limites de votre liberté d'action, et si vous êtes prêts à accomplir cette mission particulière pour laquelle vous n'avez pas été spécifiquement entraînés. »

Gillier a pris son temps pour cette adresse inhabituelle. Poulain imagine l'amiral à bord du *Jean Bart,* le micro à la main. Elle ne l'a jamais vu. Elle en a juste entendu parler. Avec respect. Il doit avoir l'âge de son père. Son père…

Réponse brève, posée, assurée… Il est 14 h 32 au chronomètre de l'hélicoptère.

L'amiral précise encore :

« Interdiction de tir à tuer, sauf légitime défense. »

Personne ne pose de question.

C'est maintenant l'AB FAC à bord de l'*Atlantique* qui a pris le relais pour effectuer le guidage terminal. Il reste moins de deux minutes. Bédarride et le chef des commandos sont en dialogue permanent, de la voix

et du geste. À ce dernier l'idée tactique pour conduire l'interception, à Bédarride la manœuvre des hélicoptères. Les deux officiers se connaissent par cœur, ils n'ont pas de peine à se comprendre. Bédarride commande de diminuer l'altitude. Les hélicoptères plongent. L'avion assure désormais le relais radio avec le *Jean Bart*. Le dispositif est à 25 nautiques[5] à l'intérieur des terres, loin de tout renfort éventuel ou d'assistance en cas de problème.

14 h 33. *GRIFFON 2* annonce qu'il a repéré le 4x4, passe à sa verticale et quitte le dispositif pour marquer le véhicule qui cahote sur la piste, tandis que les autres hélicoptères continuent vers l'ouest. *HELIOS* distribue les rôles à toute vitesse et la formation se présente sur l'objectif après retournement, les deux *Alouette VEGA SIERRA* et *VEGA QUEBEC* de part et d'autre de la cible, tandis que Bédarride présente le flanc du *Panther* pour placer le tireur d'élite dans les meilleures conditions et se stabilise suffisamment haut pour éviter de soulever la poussière. L'homme casqué est bien calé à la portière largement ouverte, le genou droit au plancher, la jambe gauche légèrement repliée, appuyée sur le siège droit. Il ajuste. Comme en Méditerranée au-dessus des *go-fast* qui trafiquent la drogue. Une seule balle. Petit nuage de fumée au-dessus du capot. Le 4x4 est immobilisé en quelques mètres. Bédarride manœuvre et se pose à 30 mètres sur son avant, en travers de la piste tandis que *GRIFFON 1* couvre la zone de contact face à l'est et au sud, et *GRIFFON 2* l'ouest et le nord en assurant les prises de vue, soleil sur l'arrière.

Poulain, elle aussi, surveille la zone environnante et les mouvements du 4x4. C'est un vrai film de gangsters, juste en contrebas, sous ses yeux, comme si elle tournait elle-même les images, en prenant garde de ne pas gêner les autres.

Six hommes se précipitent hors du véhicule. Découvrant les hélicos autour d'eux – ils ne les avaient certainement pas vus auparavant –, ils se dispersent en courant. L'un jette un sac dans un buisson. L'information est transmise aussitôt à *HELIOS*, qui débarque alors ses commandos, puis son CCO pour prévenir les autres qu'il n'y a pas moyen de joindre à la radio. Un des pirates porte une kalachnikov.

VEGA SIERRA et *VEGA QUEBEC*, qui s'étaient placées de part et d'autre du 4x4 désormais abandonné, poursuivent les fuyards à très basse altitude, soulevant des flots de poussière, tandis que l'un des tireurs d'élite, de la porte de la machine, procède à un tir de sommation. Jaillissement de

pierres un mètre sur l'avant du pirate à la kalachnikov. Les six fuyards s'immobilisent et mettent les bras en l'air. L'un porte un pantalon bleu avec une chemisette blanche, flottante. Un autre est en short et T-shirt. L'un d'entre eux est resté en arrière et se tient la jambe, il semble blessé. Les deux pilotes, Marine Bayer et Nicolas Eme, son collègue du *Var*, coordonnant d'un geste leurs mouvements, se posent à proximité dans un brouillard marron et dense. Les tireurs sautent pour renforcer le dispositif et se saisir des six hommes qui sont désormais allongés à terre et les fouiller. Deux sont recroquevillés sur leurs chevilles, tenus en joue. Un commando relève le blessé et découpe son pantalon tandis qu'un collègue le tient en respect. La plaie saigne. Il a reçu un éclat métallique au cours de l'attaque du véhicule. Pansement sommaire. L'homme est de nouveau couché à terre.

Tandis que ses camarades attachent les pirates les mains dans le dos avec des lambeaux de T-shirt découpés au poignard, l'un des tireurs rapporte deux sacs vers le *Panther*, et un petit arsenal, trois AK 47 avec un HK G3 et ses munitions.

Il est 14 h 48. Du haut de son stade d'observation, *PELICAN C* détecte un nuage de poussière, loin dans l'ouest. Puis il précise :

« Un 4x4 noir, du même modèle que ceux de la plage à 5 nautiques au-delà d'un escarpement de rochers. »

Trop tard. Le véhicule a probablement quitté le village avant l'autre, sans qu'on le repère.

PELICAN poursuit :

« Deux pick-up, un blanc et un noir, en sortie de Garaacad, en progression vers l'ouest par la même piste que le premier. »

Poulain reprend de l'altitude pour investiguer cette nouvelle détection qui pourrait s'avérer dangereuse. Peut-être des complices lourdement armés qui viennent soutenir leurs collègues, peut-être aussi des poursuivants qui veulent récupérer leur part du gâteau.

Poulain redescend et met le cap à l'est. D'en haut, le désert paraît inhabité, mais vu de plus bas il fourmille de troupeaux, chèvres avec leurs pâtres, chameaux broutant de maigres buissons. Ici et là disséminés, des bergers qui se retrouvent au hasard des pâtures, indifférents à l'action à quelques centaines de mètres à peine, dans un autre monde. Par le travers, à environ 1 000 mètres au sud de l'intervention, un groupe d'une dizaine de personnes marche, sans signe apparent d'agressivité. Plus loin, les véhicules annoncés par *PELICAN*. Ils sont encore à 10 kilomètres. Poulain rapporte à

HELIOS. Il n'y a pas encore urgence, mais il ne faut pas perdre de temps. Elle arrondit pour retrouver le 4x4 par le sud. La *Gazelle Hot* est toujours dans l'ouest, tandis que *GRIFFFON 2*, au plus près, filme la scène en se tenant au nord.

14 h 53 sur le chrono du tableau de bord. Poulain est de nouveau en vue de la zone de l'interception. La fouille et les investigations sont terminées. Les commandos poussent les pirates, les mains liées dans le dos, vers les trois machines dont les rotors sont toujours en mouvement. La poussière vole partout. Les hommes et leurs prisonniers avancent courbés pour se protéger du souffle. Les trois premiers pirates sont poussés dans le *Panther*, soulevés aux épaules par leurs gardes, un autre à bord de *VEGA SIERRA*, les deux derniers dans *VEGA QUEBEC*. Les turbines rugissent à pleine puissance.

Mais avec le pilote, son équipier, le tireur et les deux Somaliens, *VEGA QUEBEC* est lourde. Le pilote explique à la radio. Venant du *Var*, il a rallié le dispositif le dernier et a donc consommé moins de carburant. Il peine à décoller. Les autres l'attendent avec un peu d'inquiétude car les turbines, sans filtres anti-poussières, risquent d'absorber le sable brassé par les rotors. Heureusement, le vent qui se renforce aide à la manœuvre et le dispositif prend son envol sans anicroche puis gagne l'altitude de croisière.

L'amiral Gillier donne l'ordre de contourner largement la zone d'opérations par le sud pour regagner le large. Il ne s'agit pas de risquer un tir d'arme dirigé vers le ciel. Il est 14 h 56 C. Le groupe de véhicules qui arrive du village, toujours surveillé par Poulain, est encore à bonne distance, et les marcheurs du sud ne se sont pas rapprochés.

« Mayday, mayday, mayday… »

Les mots résonnent dans les casques des pilotes, presque incongrus au-dessus du désert. C'est le signal des bateaux et des avions en détresse. Poulain comprend immédiatement. L'*Atlantique PELICAN C* est en difficulté.

De son côté, au central opérations du *Jean Bart*, alors que la tension est à son comble, l'amiral Gillier croit d'abord à une plaisanterie. Il lui faut une bonne seconde pour réaliser qu'il s'agit d'un sérieux « cas non conforme » qu'il va falloir maintenant traiter.

53. À bord de l'*Atlantique PELICAN C*, 15 h 00 C.

Molina termine son virage pour revenir cap vers l'ouest pendant le transit retour du *Panther* et des deux *Alouette* lorsque les tableaux de bord s'illuminent comme un arbre de Noël. Pour lui comme pour son chef de bord, ce n'est qu'une demi-surprise. La panne de l'alternateur survenue pendant le pistage des 4x4 audessus du village de Garaacad laissait planer un doute. Sans autre manifestation et compte tenu des enjeux, ils avaient pris la décision de poursuivre après s'être concertés. Au cours d'un simple exercice, ils seraient rentrés à la base.

La situation est sérieuse, mais les deux pilotes et le mécanicien, le premier maître Olivier Berthelot, restent calmes. Les gestes et les paroles sont posés. Juste le nécessaire. Ce n'est pas le moment de faire une fausse manœuvre. Les mots et les actions ont été cent fois répétés à l'entraînement. Berthelot se tient à son poste, dans le cockpit, entre les deux pilotes. L'urgence est de stopper le moteur avant qu'il prenne feu ou qu'il explose, car la boîte à engrenages n'est plus lubrifiée. En 3 000 heures de vol, Molina n'a jamais connu une panne moteur réelle, son commandant de bord non plus, mais il connaît la procédure de secours pratiquée chaque mois en simulateur, et tous les deux mois en vol. Avant de couper définitivement le moteur, il tire sur le manche pour prendre le maximum d'altitude. Le premier terrain de secours utilisable est Al Mukhala, au Yémen, de l'autre côté du golfe d'Aden, à 530 nautiques. Avant le décollage, on a retenu un terrain de secours pour chaque phase de vol, en fonction de la géographie. Son azimut et sa distance sont en permanence entretenus par le navigateur pour ne pas perdre de temps en cas d'avarie. Chaque seconde est décisive.

Dans cette région, il n'y a pas le choix, les terrains équipés sont rares et les distances énormes. Al Mukhala est le plus proche, à près de trois heures. Berthelot garde l'œil rivé sur les paramètres. Il fait signe à Molina qui a pu gagner environ 6 000 pieds en altitude. L'avion est alors à 18 000 pieds. Il est temps. Molina stoppe le moteur. Dès l'alerte, il avait mis le cap vers la côte, en ligne directe, pour pouvoir atteindre la mer en vol plané en cas de panne du deuxième moteur. Le lieutenant de vaisseau Schmittlin préfère un amerrissage à un posé dans le désert somalien. Il y a bien des pistes ici ou là auprès des principales villes, Bossasso, qui n'est pas très éloignée, ou Mogadiscio, plus au sud, mais les consignes sont de ne pas les utiliser pour éviter une prise d'otages supplémentaire ou des représailles dans cette région peu sûre où la nouvelle de l'intervention française va se répandre comme une traînée de poudre.

L'*Atlantique* a maintenant dépassé le trait de côte. Dessous, à dix heures, *Le Ponant* est en route vers le large, escorté par le *Bouan*. La *Jeanne*, le *Var* et le *Jean Bart* sont tous trois à la route aviation pour récupérer les *Alouette* et le *Panther* qui rallient par l'arrière. Ils se tiennent prêts à les remettre en l'air après ravitaillement en cas de crash ou d'amerrissage de l'*Atlantique*. De son côté, le *Surcouf*, qui a appareillé de Djibouti avec deux hélicoptères *Cougar* pour rejoindre la zone, reçoit l'ordre de pousser les feux vers la corne de l'Afrique afin d'assurer une éventuelle opération de sauvetage dans le nord du théâtre.

Selon l'échange des communications que Molina n'entend plus que d'une oreille, les *Gazelle* vont de leur côté entrer en action. Mais Molina a la tête ailleurs.

Avec un seul moteur, l'avion perd la moitié de sa puissance, sa vitesse de croisière passe de 270 à 190 nœuds[6], et le pilotage est rendu difficile car le moteur vif, à plein régime, ne tire pas dans l'axe. Molina doit compenser le gros moment latéral en jouant du manche et des palonniers, sans toutefois perdre de l'altitude ni risquer de descendre sous la vitesse de décrochage. En dentelle…

Cap au nord maintenant. La côte somalienne défile à bâbord. Personne en vue sur la mer.

54. À bord de *VEGA UNIFORM* et des *GRIFFON*, 15 h 00-15 h 30 C.

Alors que les trois hélicoptères tout juste décollés se sont regroupés pour rejoindre les bateaux, Poulain tourne toujours audessus du 4x4, désormais vide et abandonné sur la piste. Aux commandes de sa *Gazelle Hot GRIFFON 1*, le lieutenant Jacrot, qui n'a manqué aucun des épisodes de l'attaque et de l'arrestation des pirates depuis son secteur de surveillance, annonce qu'il se tient prêt à tirer un missile sur toute cible qui se présenterait, sa radio étant toujours relayée par l'*Atlantique* qui a déjà quitté le lieu de l'action mais reste encore suffisamment proche et en altitude. À bord de l'aéronef, c'est désormais le coordonnateur tactique qui assure la liaison, tandis que les pilotes sont concentrés sur leurs instruments.

Aucune action de ce type n'a été prévue au briefing ni envisagée par l'amiral Gillier dans ses consignes transmises au chef du dispositif pendant le transit aller, mais l'occasion est trop belle d'effectuer un tir de combat, de montrer aux pirates ou à leurs soutiens la capacité et la détermination des

forces françaises. Jacrot argumente. L'idée, insiste-t-il, est aussi de ne rien laisser aux poursuivants, si d'aventure des liasses étaient restées dissimulées dans le 4x4. Le chef du dispositif commando intervient sur la fréquence pour soutenir Jacrot depuis le *Panther* qui le ramène vers la frégate. Le *Jean Bart* ne tarde pas à donner le feu vert de l'amiral Gillier, sous réserve, ce dernier insiste, précise l'opérateur, qu'il n'y ait aucun dommage collatéral, en particulier que les piétons et les véhicules dont la présence a été annoncée par Poulain soient toujours à distance. Gillier ne veut prendre aucun risque, conformément aux assurances qu'il a données au général Georgelin. Les pilotes le savent.

Jacrot gagne une position à 2 000 mètres au nord de la cible, tandis que *GRIFFON 2* se met en arrière gauche, légèrement décalée, pour filmer l'opération mais aussi pour surveiller le secteur ouest, car la *Gazelle* en stationnaire est une cible facile ; ce n'est pas le moment de se faire tirer par une kalachnikov. Poulain, de son côté, se tient dans le secteur arrière droit. Jacrot s'immobilise et cabre légèrement. Quelques secondes à peine pour ajuster, un filet de fumée blanchâtre au-dessus de la rampe droite, et le missile part. Le point lumineux file droit sur le véhicule à l'arrêt, et un gros paquet compact gris-noir traversé de lueurs orangées explose en volute à la place du 4x4. Un pneu s'envole d'un côté, une portière en vrille de l'autre. Le nuage se délite en un panache rapidement dispersé par le vent qui souffle vers l'ouest dans le sens de la piste, tandis que la carcasse, dévorée par les flammes, sort du brouillard de sable soulevé par l'explosion. Le missile a percuté la cabine. Il est 15 h 00 C.

À bord de *GRIFFON 2*, les cameramen embarqués de l'ECPAD continuent de filmer, Humbert s'efforce de leur donner le meilleur angle et le meilleur éclairage. Jacrot et Poulain dirigent désormais leurs machines vers l'épave pour une ultime vérification, il s'en faut de quelques secondes. Soudain, sur le trajet, entre la position de tir et la carcasse, à proximité d'un massif d'épineux, Poulain devine un gamin. Il court dans tous les sens 30 mètres à peine sous les hélicoptères pour rassembler ses bêtes que l'explosion a fait fuir. Il porte un fusil en bandoulière. Jacrot l'avait remarqué peu auparavant à l'aide de la caméra thermique et il en avait rendu compte à Humbert mais il était suffisamment éloigné de la trajectoire.

La cabine du 4x4 flambe de plus belle. Autour, les pièces et les morceaux de carlingue soufflés par l'explosion et le chargement dispersé à

30 mètres à la ronde, vêtements, sacs, apparaissent comme des taches colorées sur le sable ocre-roux.

Les trois hélicoptères se regroupent et font route vers le rivage. Poulain demande une nouvelle fois de ralentir la marche pour suivre les deux *Gazelle*.

À 15 h 20, les trois machines franchissent le trait de côte. Sur la plage, un petit cargo échoué, mangé par la rouille. Peut-être le *Princess Sarah*, attaqué par des pirates dans ces parages en avril 2002, dont les marins français de la frégate *Floréal* avaient libéré l'équipage. À l'époque, personne ne s'intéressait aux pirates. L'équipage était syrien…

GRIFFON 2 s'écarte du dispositif pour prendre les dernières vues aériennes du *Ponant*. La *Jeanne d'Arc* s'est de nouveau rapprochée de la terre jusqu'en limite des dangers pour diminuer le temps de trajet des hélicoptères et faciliter leur recueil. L*'Alouette* de Marine Bayer, qui a d'abord rejoint le *Jean Bart* pour déposer son prisonnier, vient d'apponter. C'est ensuite le tour de Jacrot qui se pose par le travers, face à la mer, pour garder ses missiles pointés vers le large. Poulain enfin se présente au spot 3, également face à la mer pour ne pas gêner la *Hot*. Elle fait son approche et se pose d'un seul et même mouvement sans marquer le stationnaire, pour éviter d'arriver en butée avec le manche. Toujours ce fameux gilet ! Il est 15 h 30. Une heure trente de vol au compteur. La deuxième *Gazelle* ne tarde pas à rejoindre la plateforme à son tour.

55. À bord de la *Jeanne d'Arc*, 16 h 00 C.

Dès que *GRIFFON 2* est annoncé, Bléjean donne ses consignes au capitaine de frégate Thierry Roy, son second, pour la conduite nautique – il suivait personnellement la navigation depuis que la *Jeanne* s'était rapprochée des côtes – et gagne le pont d'envol. Aussitôt le rotor débrayé, il récupère les cassettes et les cartes numériques des mains des hommes de l'ECPAD. Ils en ont convenu avec Valin et Gillier : les images sont sensibles et il faut éviter des fuites ou une diffusion maladroite qui pourraient dévoiler des techniques ou des modes d'action, et seraient préjudiciables à de nouvelles interventions des commandos. Les cameramen protestent, mais s'exécutent.

Les documents sont transférés sans délais à bord du *Jean Bart* dans une caisse préalablement plombée.

Bléjean gagne la salle d'alerte. Tous les pilotes sont là. Ses premiers mots sont émus, car depuis qu'il les a lancés en l'air deux heures auparavant, il a gardé en tête le fiasco de 1993, que *La Chute du faucon noir*[7] a immortalisé.

Eux aussi ont certainement vu défiler les images terribles des hélicoptères *Black Hawk* s'écrasant sur le sol et de leurs malheureux équipages traînés à travers la ville derrière des 4x4.

Bléjean a dans sa poche une lettre que son chef de cabinet, le lieutenant de vaisseau Karine Foll, lui a portée pendant que les hélicoptères décollaient. Marine Bayer l'avait déposée sur son bureau. « Pour mes enfants », avait-elle écrit sur l'enveloppe. Bléjean lui rend sa lettre alors qu'il rejoint la passerelle…

---

1. Voir note 21 (I-18), p. 67.

2. Officier marinier qui se tient sur le pont d'envol pendant les manœuvres d'hélicoptères et donne l'ordre de décollage. Il est casqué et porte un maillot jaune.

3. Environ 3 600 mètres d'altitude.

4. SENIT : système d'exploitation naval des informations tactiques. C'est le système informatique central du bâtiment.

5. Environ 45 kilomètres.

6. De 500 à 350 km/h.

7. *La Chute du faucon noir* (*Black Hawk Down*) : film américain réalisé par Ridley Scott et sorti en 2001, tiré du livre *Black Hawk Down : A Story of Modern War* de Mark Bowden, documentaire relatant les combats de Mogadiscio des 3 et 4 octobre 1993 au cours desquels dix-neuf militaires américains et plusieurs centaines de Somaliens trouvèrent la mort.

Épilogue

À Paris…

AFP, 11 avril : « Le président de la République doit recevoir, vendredi à 17 heures, les familles des otages, qui ont été prévenues de la libération de leur proche, vers 11 h 30. Il exprime sa profonde gratitude aux forces armées françaises et à tous les services de l'État qui ont permis une issue rapide et sans incident à cette prise d'otages. »

Au Yémen…

L'opération « Thalathine » prendra fin le 16 avril au retour du *Jean Bart* à Djibouti, mais sa phase active ou plutôt tactique se termine lorsque l'*Atlantique PELICAN C* se pose sans encombres à Al Mukhala, au Yémen, le 11 à 17 h 50, après trois heures de vol sur un seul moteur.

Aussitôt l'alerte et l'annonce du déroutement vers le Yémen, tandis qu'*Alindien* joint l'attaché de défense français à Sanaa, la frégate *Surcouf*, en route vers la côte somalienne, assure comme prévu les fonctions recherche et sauvetage (le « SAR » dans le langage aéronautique) à la corne de l'Afrique pour se porter au secours de l'équipage en cas d'amerrissage forcé de l'aéronef pendant qu'il traverse le golfe d'Aden.

C'est la première fois qu'un *Atlantique* se pose au Yémen. Dans la lumière rasante de la fin d'après-midi, l'enseigne de vaisseau Molina, toujours aux commandes, a du mal à distinguer la piste qui ne ressort guère d'un paysage uniformément jaune sable. Avec un seul moteur, l'avion « tire » fortement et la manœuvre est délicate. Les membres de l'équipage ont vérifié leurs sangles. L'approche se fait dans un grand silence. L'avion atterrit sans encombres dans un nuage de poussière. Les équipiers de Molina applaudissent.

Les autorités yéménites, avec qui la France entretient depuis quelques années une coopération fructueuse en matière de surveillance côtière et de gendarmerie maritime, n'ont pas fait de difficultés pour recevoir l'avion, mais l'accueil est strict. Aussitôt posé, l'équipage, escorté par huit militaires en armes, est installé dans un hôtel proche de l'aéroport. Propre mais

sommaire. Il n'y a que du jus d'orange et de la bière sans alcool pour reprendre ses esprits. Les gardes sont vigilants.

Un *C160* en provenance de Djibouti dépose le lendemain les pièces de rechange ainsi que des techniciens pour le dépannage et rembarque une partie de l'équipage. L'*Atlantique* regagne Djibouti trois jours plus tard sans autre difficulté.

À l'Élysée…

Lorsque le général Georgelin part pour la conférence de presse qui se tient dans les salons de l'Élysée dans l'après-midi pour commenter la libération des otages, la capture des pirates dans le désert somalien après le rodéo des 4x4, et la récupération d'une partie de la rançon, sans le moindre accrochage si ce n'est la blessure légère au mollet de l'un des fuyards au cours de l'interception du véhicule, l'ambiance est euphorique. Le chef d'état-major des armées connaît parfaitement son dossier. Il a suivi avec l'amiral Teule, le capitaine de vaisseau Isnard et toutes ses équipes les moindres rebondissements de l'affaire pendant toute la semaine et plus particulièrement les deux derniers jours, et il est lui-même intervenu en direct à plusieurs moments cruciaux pour donner les feux verts à Gillier. Quant à la question des prisonniers, elle a été envisagée par les diplomates et les spécialistes de l'état-major dans le droit fil des accords passés avec les autorités du Puntland lors du montage de la protection des cargos du « programme alimentaire mondial », confirmée par les nouveaux contacts de l'ambassade de France à Nairobi dans les jours qui ont suivi l'attaque : les Somaliens ne verraient aucun inconvénient à ce que la France conserve les prisonniers et les traite chez elle, mais il est convenu qu'ils leur seront remis pour jugement. Les diplomates comme les militaires ont travaillé sur cette hypothèse qui ne pose guère de difficulté technique : il suffit d'un vol d'hélicoptère à partir du *Jean Bart* où ils sont tous retenus pour les livrer aux Somaliens.

Dans la salle des fêtes de l'Élysée, l'amiral Guillaud, le général Georgelin et Jean-David Levitte, le conseiller diplomatique du président, relatent les événements des dernières heures devant un parterre de journalistes et répondent à leurs questions. Vient celle sur le traitement des prisonniers. Ils seront jugés en France, est-il indiqué sans autre précision…

Que s'est-il passé entre l'arrivée du général Georgelin et la déclaration de l'Élysée ? L'appréciation est politique. Plusieurs considérations de

diverses natures ont été certainement prises en compte. L'affaire de la *Sokalique*[1] ne date que de quelques mois, et la perspective du jugement à l'étranger du capitaine coupable de la collision a inquiété l'opinion. Le président de la République, qui s'est engagé auprès des familles, garde certainement cet épisode en mémoire. Un jugement des pirates en France marquerait de façon claire, en conclusion d'une action politiquement déterminée et militairement brillante, la volonté de notre pays de se faire respecter et de défendre ses ressortissants.

La France en outre est dans son droit. D'autres, les Pays-Bas notamment, suivront son exemple. S'il n'y a pas de traité d'extradition entre la Somalie et la France, il suffira d'obtenir des autorités somaliennes un accord de sortie du territoire sous la protection des forces françaises ; la démarche ne posera aucune difficulté et le président somalien Abdullahi Yusuf Ahmed donnera son aval. Ce sont les modalités pratiques, dans le respect du droit français, qui sont compliquées à mettre en œuvre dans l'urgence pour les acteurs sur le terrain, car personne à l'EMA, au Quai, au ministère de la Justice, ou rue de Varenne, n'a les idées claires sur la question.

Une réunion est convoquée à Matignon à 18 heures le 11 avril, la première sur le sujet depuis le début de la semaine, pour reprendre la main et examiner la nouvelle donne, mais le temps presse puisque les pirates sont toujours à bord du *Jean Bart*. Or les procédures judiciaires ne souffrent guère d'improvisation.

À bord du Var…

Pour l'amiral Valin et le capitaine de vaisseau Lozier, c'est l'heure du bilan. Comme les autres, ils ont suivi le déroulement des opérations par l'intermédiaire des communications radio échangées entre les hélicoptères, l'*Atlantique* et le *Jean Bart*. Tout le dispositif étant en place, *Alindien* n'a pas eu à intervenir dans la conduite confiée à Gillier pour la négociation finale et plus directement pour la reprise du *Ponant* en mer ainsi que la poursuite et l'interception sur le sol somalien. *Alindien* a repris la main pour assurer la sécurité de l'*Atlantique* et son accueil au Yémen. Il la garde pour la dispersion.

Valin et son chef d'état-major savourent le succès de cette belle opération, marquée à la fois par une forte résolution politique et une vraie réussite opérationnelle, au-delà des hésitations, des avaries ou des incidents

qui ont, comme dans toute opération, ponctué la semaine. La convergence des bateaux, venant de tous les horizons, impliqués au départ dans des missions différentes sous commandement national ou international, s'est réalisée sans difficulté et leur intégration au dispositif, aux diverses étapes de sa formation, n'a pas posé de problème. Le vieux *Bouan* a bien tenu le coup, validant le concept d'une plateforme rustique et adaptée à une vaste palette d'interventions, immédiatement disponible dans les zones sensibles. Les Alliés, avec qui *Alindien* entretient sur place, au quotidien, des relations simples, étroites et chaleureuses, se sont montrés coopératifs, discrets et compréhensifs.

L'organisation de la conduite, malgré la complexité et l'imbrication des responsabilités, s'est ajustée en souplesse. Les interférences ont pu être réglées directement sur place par les patrons eux-mêmes qui se trouvaient réunis dans une grande proximité. La base de Djibouti et les forces françaises stationnées ont apporté un appui essentiel pour le soutien aérien, le transit des hommes et du matériel, et l'acheminement des rechanges.

Pour la première fois dans les affaires de piraterie à la corne de l'Afrique, un pays a mené une action de vive force, avec poursuite en territoire somalien et capture de prisonniers. Aucun autre pays n'est jamais arrivé à un tel résultat, quels que soient les moyens déployés alors. Il y a eu certes le lot de difficultés : les inquiétudes mécaniques pour le *Jean Bart* dès le début, l'avarie technique du *Surcouf* en mer Rouge, qui l'a empêché de rejoindre le lieu de l'action dans les premiers jours pour remplacer le *Bouan*. Il a fallu jongler avec la disponibilité des *Atlantique* – les nouvelles du Yémen heureusement sont réconfortantes –, le *Var* a perdu une embarcation, malencontreusement coulée au cours d'une opération « Tarpon » à la suite d'une erreur de manœuvre. Faiblesses mécaniques, usures, erreurs humaines, ces aléas sont agaçants, mais ils font partie du jeu ; Valin et Lozier le savent d'expérience. « SNAFU », ont coutume de dire les Américains qui ont une bonne pratique de ce genre d'opérations : « *situation normal, all fucked up* », « la situation est normale, tout merde ». Il importe simplement d'avoir prévu des marges ou de trouver des solutions de remplacement. Question d'entraînement et d'habitude, marque de professionnalisme d'une marine de haute mer.

La journée du 12 est un peu folle. La difficulté est de démonter proprement l'opération, alors que les ordres et les contre-ordres parisiens se succèdent à grand rythme pour l'acheminement des prisonniers et le retour

de l'équipage du *Ponant* sur Djibouti. D'un côté, on commande d'aller vite pour répondre à la demande médiatique, mais la plus grande confusion prévaut par ailleurs pour la destination à donner aux prisonniers. L'affaire est complexe. Vue du *Var*, l'équation est impossible à résoudre. Les communications avec Paris se multiplient, la tension monte.

La sagesse et les réalités maritimes finissent par prévaloir.

Tandis que les autres bâtiments se dirigent vers Djibouti avec une feuille de route désormais clarifiée, le *Var* quitte le théâtre et met le cap à l'est le 12 au soir en direction de Port Blair et des îles Andaman, dans le golfe du Bengale, où il relâchera le 24 avril.

À bord du Jean Bart…

D'abord ravitailler *Le Ponant* !

Le voilier n'a plus qu'une journée de réserve, et Djibouti est encore loin. Un trois-mâts ravitaillé à la mer par une frégate, l'opération est inhabituelle. Mais il n'y a guère d'autres solutions. Régis Daumesnil est à la manœuvre. Ll accoste facilement le *Jean Bart* en se présentant sous le vent et une manche est vite passée pour le plein de gazole tandis que les deux bâtiments continuent de faire route à petite vitesse. La séparation est plus difficile. Le *Jean Bart* dérive plus vite que *Le Ponant*, lui-même déventé par les superstructures de la frégate, les deux bateaux restent irrémédiablement collés. Après dix bonnes minutes à « scier du bois », Daumesnil tente une nouvelle fois de culer, la frégate de son côté bat rondement en avant, les deux navires finissent par se séparer sans dommage. *Le Ponant* peut poursuivre sa route.

Il y a bien longtemps qu'il n'y a pas eu de prisonniers à bord d'un bâtiment de la marine nationale. Autrefois, les grosses unités disposaient d'une prison – la *Jeanne d'Arc* et les porte-avions *Foch* et *Clémenceau* ont été les derniers à en être dotés à la construction, rapidement aménagée pour d'autres usages.

À bord de la frégate, tandis que les rescapés réconfortés sont transférés vers la *Jeanne d'Arc* par une noria d'*Alouette*, le commandant et ses adjoints s'interrogent pour trouver les solutions les plus adaptées au logement et au traitement des pirates. Les six hommes sont rassemblés sur le roof des missiles *Tartar* où l'on dispose d'un peu d'espace. Le commandant Marchesseau et l'un de ses hommes acceptent de procéder à

une identification. Ils en reconnaissent formellement trois. Damlaimcourt retient finalement que le plus sûr est de les garder à l'extérieur en raison de leur dangerosité, de la présence à bord d'armes et de matériels sensibles et des nombreuses possibilités de sabotage pour des individus malintentionnés. En réalité, il n'a pas beaucoup le choix. Depuis son appareillage de Djibouti avec les commandos et les divers renforts, le bateau est plein comme un œuf avec un sureffectif de 30 %. Il n'y a pas une bannette disponible ni un avant-poste pour installer des couchages supplémentaires. L'infirmerie est complète.

Rapidement, une toile de tente est montée et des dispositions sont prises pour que les prisonniers bénéficient chacun d'un lit de camp et puissent se mouvoir un minimum, sans toutefois être tentés de se jeter à l'eau. La brigade de protection assure la surveillance et ses hommes prennent de jolies couleurs. Les autres membres de l'équipage n'ont pas accès au roof, il leur est interdit de photographier les prisonniers. Les repas sont apportés sur place, des promenades organisées autour des passavants sous bonne escorte. Le médecin ausculte chaque prisonnier. L'état du blessé ne suscite guère d'inquiétude, mais le médecin-major décide de le transférer à bord de la *Jeanne*, qui dispose d'une équipe chirurgicale. C'est donc là que l'estafilade est recousue le lendemain.

La décision de faire partir le *Jean Bart* vers Mayotte tombe samedi vers 15 heures, transmise par l'état-major des armées. L'idée est de débarquer les prisonniers en terre française, cette destination étant choisie pour des raisons de continuité juridique. L'île est la destination la plus proche, malgré tout à plus de cinq jours de mer à pleine vitesse.

Après l'euphorie des premières heures qui a suivi la libération des otages, l'interception du 4x4 et l'arrestation des pirates, cette perspective ne fait rire personne à bord de la frégate. Le bateau est en mer depuis longtemps, les hommes sont fiers d'avoir bien fait leur travail, mais ils sont fatigués, ayant peu dormi depuis une semaine, et cette descente vers le sud sonne comme une punition.

Pour tous les passagers qui avaient embarqué à Djibouti, le *Jean Bart* devient subitement un hôtel moins confortable. Leur transfert vers la *Jeanne* ainsi que celui des neuf tonnes de matériel est organisé dans la soirée. Tous les moyens sont mis à contribution, hélicoptères, embarcations, y compris les zodiacs du *Ponant*. L'opération commencée à 19 heures est sur le point de se terminer lorsque le contre-ordre arrive, à minuit. Plus question d'aller

à Mayotte, le *Jean Bart* reçoit instruction de rester jusqu'à nouvel ordre à proximité des eaux somaliennes. Les pirates sont finalement transférés à bord de la frégate *Surcouf* qui a rallié la force, puis déposés par hélicoptère sur un aéroport somalien d'où un avion militaire français les acheminera vers Villacoublay le 16 avril.

Le *Jean Bart* accoste à Djibouti le 17 avril au matin et regagne Toulon le 28.

À bord de la Jeanne d'Arc…

Pour traiter dans les meilleures conditions ses nouveaux passagers, fragilisés par l'épreuve de la détention pendant huit jours sous la férule des pirates, la *Jeanne* réunit une cellule de soutien psychologique impliquant des infirmiers, l'aumônier et quelques volontaires originaires des mêmes régions, et parfois des mêmes villages, que certains d'entre eux. L'accueil et la prise en charge sont organisés sous la direction du psychiatre de l'hôpital Bouffard de Djibouti, embarqué par le *Jean Bart* et transféré à bord de la *Jeanne*. Le médecin adapte l'équipe en fonction de l'empathie qu'on voit se dessiner entre les ex-otages et certains volontaires.

Les arrivées se font au compte-gouttes à partir de 17 heures dans l'après-midi du 11 par une noria d'*Alouette*. Les nouveaux venus, d'abord réunis en salle de conférence et accueillis par le commandant, sont rapidement installés dans les postes laissés vacants par les officiers-élèves embarqués sur le *Georges Leygues*. Ils y trouvent lavabos, douches, bannettes, mais aussi suffisamment d'espace pour disposer d'un minimum d'intimité. Discrètement entourés, et vigoureusement soutenus par Guy, leur médecin, un homme d'une vitalité exceptionnelle, ils reviennent progressivement à la réalité, avec parfois des débordements d'émotion. Le commandant Marchesseau arrive plus tard dans la soirée et les rejoint sans tarder après une coupe de champagne avec les pilotes d'hélicoptère.

Les ex-otages ont embarqué sans autres vêtements que ceux qu'ils portaient lors de leur libération et des T-shirts estampillés « Jean Bart », subrepticement remplacés par ceux de la *Jeanne* ! Tout le monde s'efforce alors de leur procurer des effets confortables. Les officiers-élèves féminins font le nécessaire pour les jeunes femmes.

Très vite, une salle est mise à leur disposition pour téléphoner aux familles. Plusieurs se sont déplacées à Paris pour être reçues par le président de la République et sont difficilement joignables.

Le lendemain dans la soirée, la *Jeanne* récupère aussi les commandos et leur matériel, puisque le *Jean Bart* doit désormais gagner Mayotte, ainsi que l'amiral Gillier, son état-major tactique, le colonel Favier et les gendarmes. Elle reçoit l'ordre de faire route à vitesse maximale vers Djibouti pour permettre le débarquement des ex-otages le lundi 14 avril matin, afin qu'ils puissent prendre aussitôt l'avion qui doit les mener en France en temps utile pour un direct au journal de 20 heures. Tout est prévu…

Les machines de la vieille dame sont à nouveau mises à contribution pour une cavalcade de 36 heures, après un ravitaillement à la mer avec le *Var*, qui de son côté met cap à l'est pour son prochain rendez-vous en Inde.

La vie à bord s'organise pour les nouveaux passagers. Visite du bâtiment, spectacle des manœuvres de ravitaillement à la mer, séances de musculation, tournois de sport. Les cuisiniers déploient des trésors d'imagination pour faire plaisir à ces nouveaux clients, un menu philippin est concocté pour les six marins originaires de ce pays. Des amitiés se nouent, mais plusieurs ressentent maintenant l'impatience de s'envoler vers la France et de façon diffuse la crainte de la rencontre avec les médias.

Un aller-retour sur *Le Ponant* est ménagé pour permettre à chacun de récupérer ses affaires, celles que les pirates ont bien voulu laisser.

Régis Daumesnil et son équipage de fortune constitué d'une vingtaine de commandos ont déjà mené à bien une vaste opération « tornade blanche ». Le voilier que les pirates avaient abandonné en triste état, souillé et dégradé, est déjà propre comme un sou neuf.

Le dimanche 13 au soir, le *Surcouf* assure à mi-chemin dans le golfe d'Aden le rôle de plateforme relais pour un hélicoptère *Puma* qui amène de Djibouti les diplomates afin d'anticiper les formalités consulaires et administratives d'embarquement vers la France. Le *Puma* dépose aussi du personnel psychologue du ministère des Affaires étrangères, sous la direction du docteur Christophe Schmidt, psychiatre du Quai spécialisé dans les situations d'urgence.

Après une navigation à 18 nœuds, la *Jeanne* se présente devant Djibouti le 14 au matin. Il est convenu que les otages seront héliportés depuis l'extérieur des eaux territoriales vers la partie internationale de l'aéroport de Djibouti pour s'affranchir d'éventuelles difficultés administratives d'entrée sur le territoire. Les *Puma* des Forces françaises à Djibouti, dont le soutien

a été permanent depuis le début de l'opération pour assurer son succès, viennent les chercher et déposent dans le même temps une cohorte de journalistes de la presse écrite et télévisuelle française et djiboutienne. Dès le début, les choses se passent mal car la plupart débarquent en terrain conquis, sans beaucoup d'égard pour les marins qui les accueillent et les orientent à la descente des machines. Les réflexions désagréables fusent.

Leur objectif est évidemment d'obtenir des images fortes et des paroles émouvantes pour les journaux télévisés, mais les otages ne souhaitent pas les rencontrer immédiatement, dans la précipitation. Beaucoup d'entre eux n'ont pas encore complètement « atterri » après le choc de l'assaut, le contact prolongé avec les pirates et l'émotion de la libération. Le commandant Marchesseau y consent toutefois pour encaisser la pression et protéger son équipage. Il se livre volontiers à leurs questions.

Les journalistes sont installés à la passerelle aviation, d'où ils pourront avoir la meilleure vue du pont d'envol pour filmer l'embarquement des otages à bord des *Puma*, mais dès qu'ils comprennent l'impossibilité d'interviewer les membres de l'équipage du *Ponant*, les plus échauffés perdent la tête et les insultes éclatent sans mesure ni retenue : « SS, fachos, goulag ! » entendon hurler jusque dans les coursives voisines.

Un groupe de marins descendant du quart s'approchent interloqués pour voir une horde de loustics en savates qui poussent des cris ignominieux sans même en comprendre le sens. Image pathétique. Les marins font le gros dos, mais la tache est incrustée. Les furieux finissent par se calmer.

Le commandant descend sur le pont d'envol avec l'amiral Gillier et le colonel Favier pour saluer l'équipage du *Ponant*. Poignées de main chaleureuses, étreintes même. Bléjean tend sa casquette de mer au commandant Marchesseau et les hélicoptères s'envolent au son de la cornemuse.

La pression retombe. La *Jeanne* accoste à Djibouti à 14 heures.

À Lorient, quelques jours plus tard…

L'amiral Gillier regagne Lorient la semaine suivante. Ses hommes l'accueillent à la base des fusiliers marins et des commandos avec une haie d'honneur, tandis qu'un peu plus loin sur les marches, le bagad de Lann-Bihoué sonne une aubade. Rare hommage !

Plus tard à Paris…

Le 16 septembre 2009, la Cour de cassation valide les poursuites engagées contre les six Somaliens dont les avocats plaident l'illégalité. Ces derniers estiment que leurs clients ont été détenus hors de tout cadre légal entre leur interpellation le 11 avril sur le territoire somalien et leur placement en garde à vue cinq jours plus tard. La Cour de cassation considère que le droit français s'applique malgré leur interpellation en territoire somalien et que leur détention à bord d'un navire militaire hors de tout cadre légal pendant cinq jours était liée à une « circonstance insurmontable », le temps pour le navire de gagner Djibouti. La Cour de cassation juge donc que cette circonstance ne justifie pas une annulation de la procédure. Les six pirates présumés doivent comparaître devant la cour d'assises de Paris au mois de mai 2012.

---

1. *Sokalique* : chalutier français coulé en Manche le 17 août 2007 à la suite d'une collision avec le cargo *Ocean Jasper*. Ce dernier avait pris la fuite. La perspective d'un procès aux îles Kiribati, où le cargo était immatriculé, ou en Azerbaïdjan, pays d'origine du capitaine du navire, avait soulevé dans l'opinion un courant de réprobation.

Annexe
Chronologie des négociations pour la rançon

Les négociations pour la rançon ne sont pas rapportées dans le cours de ce récit qui traite de l'action des autorités françaises pour la libération des otages. Ces négociations se sont déroulées entre les pirates à bord du *Ponant*, essentiellement par l'intermédiaire du commandant Marchesseau, et le siège de la compagnie CMA/CGM à Marseille. La direction a été assistée par des gendarmes négociateurs du GIGN. La chronologie ci-dessous est donnée pour éclairer le récit. Elle a été élaborée à partir du livre du commandant Marchesseau (*Prise d'otages sur* Le Ponant, Michel Lafon, 2008) et d'informations d'origine presse.

– Samedi 5 avril, 18 h 00 C : appel VHF 16 du *Commandant Bouan* pour entrer en contact avec les pirates. Pas de réponse du *Ponant.*

– Lundi 7 avril, 8 h 25 C (après l'arrivée dans la nuit à bord du *Ponant* d'un leader et d'un traducteur nommé Jamah, et un débat entre les pirates sur le montant à demander) : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour demander une rançon de 3 millions de dollars. C'est le commandant Marchesseau qui téléphone au nom des pirates.

– Lundi 7 avril, matinée : arrivée de « l'émissaire » de CMA/CGM à bord du *Jean Bart* avec « des valises ».

– Lundi 7 avril, 14 h 20 C : appel de CMA/CGM (par la voix d'un certain François) pour proposer le versement de la rançon à Bossasso.

– Lundi 7 avril, 14 h 20 C : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour exiger le paiement de la rançon à bord.

– Lundi 7 avril, 20 h 00 C : appel de CMA/CGM pour indiquer qu'elle examine la demande (François : « C'est une grosse somme, mais nous voulons aboutir rapidement. »).

– Mardi 8 avril, 2 h 00 C : appel de CMA/CGM pour proposer 1,2 million de dollars payable à bord sans délais.

– Mardi 8 avril, 2 h 10 C : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour refuser.

– Mardi 8 avril, 2 h 40 C : appel de CMA/CGM pour demander aux pirates une nouvelle « offre » raisonnable qui serait rapidement traitée.

– Mardi 8 avril, 8 h 30 C, à bord du *Ponant* : les leaders se réunissent pour décider d'une nouvelle « offre ».

– Mardi 8 avril, 9 h 45 C : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour proposer 2,15 millions de dollars.

– Mardi 8 avril, 14 h 00 C : appel de CMA/CGM en réponse pour proposer 1,7 million de dollars. Les pirates indiquent qu'ils vont rompre la négociation. Ils redoutent en outre une attaque.

– Mardi 8 avril, 15 h 00 C : appel du commandant Marchesseau vers la CMA/CGM pour renouer le lien et « plaider » la cause des pirates. « C'est noté commandant, dit François. »

– Mardi 8 avril, 22 h 40 C : appel de CMA/CGM : accord pour verser 2,15 millions en liquide à bord du *Ponant.*

– Mercredi 9 avril, 17 h 00 C : appel de CMA/CGM pour demander d'établir une connexion e-mail afin d'envoyer un projet de procédure écrite anglais/somalien d'échange.

– Mercredi 9 avril, 18 h 35 C : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour confirmer cette possibilité.

– Mercredi 9 avril, 18 h 50 C : réception du mail avec projet de protocole.

– Mercredi 9 avril, 22 h 30 C et 23 h 50 C : appel de CMA/CGM pour valider la procédure. Refus des pirates.

– Jeudi 10 avril, 5 h 00 C : appel du *Ponant* vers CMA/CGM pour d'autres propositions. Réticence de CMA/CGM sur les modalités. Rappel du commandant Marchesseau à 8 h 30 C.

– Jeudi 10 avril, 9 h 45 C : appel de François. Marchesseau l'informe de l'incident de la blessure du médecin.

– Jeudi 10 avril, 14 h 15 C : appel du commandant Marchesseau pour transmettre les propositions des pirates. Réticences de CMA/CGM. Marchesseau propose de rester seul à bord après le départ des autres otages afin de garantir l'échange.

– Jeudi 10 avril, 16 h 20 C : nouvel appel vers CMA/CGM pour confirmer l'option. D'un commun accord, l'échange est reporté au lendemain.

– Jeudi 10 avril, 22 h 15 C : réception par mail à bord du *Ponant* du protocole rédigé en français et en somali. Ultimes tractations.

– Jeudi 10 avril, 23 h 10 C : CMA/CGM transmet son accord définitif. L’échange est prévu pour le 11 avril à 9 h 00 C.

Table des matières

Au lecteur
Avertissement
Le commandement des opérations militaires
Les principaux personnages
Prologue

Chapitre I : vendredi 4 avril
1. CROSS Gris-Nez, 11 h 30 B
2. Océan Indien, à bord du *Var,* 13 h 20 D
3. Paris, secrétariat général de la mer, 11 h 45 B
4. Paris, état-major des armées, fin de matinée
5. Golfe d'Aden, à bord de la frégate *HMCS Charlottetown,* 12 h 30 C
6. Paris, hôtel de Matignon, 13 h 00 B
7. Paris, Maison de la radio, début d'après-midi
8. Lorient, base des fusiliers marins commandos, début d'après-midi
9. Paris, état-major de la marine, 14 h 00 B
10. Paris, palais de l'Élysée, milieu d'après-midi
11. Océan Indien, à bord de l'aviso *Commandant Bouan,* milieu d'après-midi
12. Camp de Satory, début d'après-midi
13. Océan Indien, milieu d'après-midi
14. Paris, état-major des armées, 15 h 00 B
15. Paris, ministère des Affaires étrangères, même heure.
16. République de Djibouti, base des commandos d'Arta, 17 h 00 C
17. Paris, avec l'amiral Gillier, fin d'après-midi
18. Base aérienne 188 de Djibouti, après-midi
19. Golfe d'Aden, à bord du *Commandant Bouan*, 20 h 00 E.

20. Paris, hôtel de Matignon, 19 h 00 B

Chapitre II : samedi 5 avril
21. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE,* au petit matin
22. À bord du *Bouan,* fin de matinée
23. Hôtel de Matignon, réunion interministérielle, 11 h 00 B.
24. Ambassade de France à Nairobi, milieu d'après-midi.
25. À bord du *Jean Bart,* milieu d'après-midi
26. Au nord de Madagascar, à bord de la *Jeanne d'Arc.*
27. Djibouti, avec l'amiral Gillier

Chapitre III : dimanche 6 avril
28. Océan Indien, à bord du *Var,* matinée
29. Paris, palais de l'Élysée
30. À bord du *Bouan,* matinée
31. Djibouti, avec l'amiral Valin

Chapitre IV : lundi 7 avril
32. Au large de la Somalie, en vol avec l'amiral Gillier, au petit matin
33. Toulon, à bord du *Siroco*, matinée

Chapitre V : mardi 8 avril
34. Golfe d'Aden, à bord du *Jean Bart,* matinée
35. Océan Indien, à bord de la *Jeanne d'Arc.*
36. Paris, palais de l'Élysée, après-midi
37. Paris, bureau du chef d'état-major des armées, fin d'après-midi
38. À bord du *Var.*

Chapitre VI : mercredi 9 avril
39. Paris, ministère des Affaires étrangères, centre de crise.
40. À bord du *Jean Bart,* soirée

Chapitre VII : jeudi 10 avril
41. Nuit du 9 au 10 avril et journée du 10 avril, à bord de la *Jeanne d'Arc.*
42. À bord du *Jean Bart.*

Chapitre VIII : vendredi 11 avril
43. À bord de la *Jeanne d'Arc*, matinée
44. À bord des *Atlantique,* matinée
45. À bord du *Jean Bart,* matin
46. À bord de l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, 11 h 00 C.
47. À bord du *Jean Bart,* 11 h 40 C
48. À bord de la *Jeanne d'Arc,* 12 h 00 C
49. À bord du *Jean Bart,* 12 h 20 C
50. En vol avec l'*Atlantique ULYSSE CHARLIE*, vers 12 h 30 C
51. À bord du *Jean Bart*, 13 h 55 C
52. À bord de la *Jeanne* puis du dispositif d'hélicoptères, 13 h 40-15 h 00 C
53. À bord de l'*Atlantique PELICAN C,* 15 h 00 C.
54. À bord de *VEGA UNIFORM* et des *GRIFFON*, 15 h 00-15 h 30 C
55. À bord de la *Jeanne d'Arc,* 16 h 00 C

Épilogue

Annexe Chronologie des négociations pour la rançon

Composition et mise en pages réalisées par
Compo 66 – Perpignan
223/2011

Éditions du Rocher
28, rue du Comte-Félix-Gastaldi
98000 Monaco
www.editionsdurocher.fr

Imprimé en France
Dépôt légal : janvier 2012
N° d'impression :